Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 60 (2714) | Пятница, 28 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Боевая программа работы советских транспортников

30 июля вся наша страна будет отмечать Всесоюзный День железнодорожного транспорта, установленный в ознаменование состоявшегося 15 лет тому назад приема железнодорожников в Кремле руководителями партии и правительства. На этом приеме с исторической речью, посвященной роли транспорта в развитии производительных сил социалистического общества, выступил товарищ Сталин.

В своей речи товарищ Сталин с предельной ясностью показал, что в условиях Советского Союза «развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие...

СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта СССР».

Выступление любимого вождя и учителя вооружило партию и народ научно обоснованной программой быстрого под'ема железнодорожного транспорта, вдохновило многотысячную армию железнодорожников на новые трудовые подвиги для блага Родины.

Прошедшие 15 лет, благодаря неустанному вниманию партии, правительства, лично товарища Сталина, были годами бурного развития железнодорожного транспорта. Наша страна по протяженности своих стальных магистралей, по грузообороту этих магистралей занимает ведущее место в мире. Она на деле является великой железнодорожной державой.

Транспорт — одна из важнейших отраслей социалистического хозяйства. Без наличия широкой и хорошо развитой сети железнодорожных, водных, шоссейных и воздушных путей в такой стране, как СССР, нормальная хозяйственная, политическая и культурная жизнь невозможна. Транспорт, — учит товарищ Сталин, — «основной нерв хозяйственной жизни». В самом деле, как можно было бы обслужить без высокоразвитого транспорта нужды страны, территория которой превышает 22 миллиона квадратных километров, где расстояние от северной точки до южной равно пяти тысячам километров, а от западной до восточной границы десяти тысячам километров?

Для советского государства важны все виды транспорта. Но решающее значение в нашей транспортной системе, бесспорно, принадлежит как наиболее массовому, общедоступному, непрерывно действующему, — железнодорожному транспорту. И это вполне понятно: 80 проц. грузооборота страны, 90 проц. всех пассажирских перевозок — вот основные количественные показатели работы, выполняемой железнодорожным транспортом.

Заботами партии и правительства железнодорожный транспорт в годы сталинских пятилеток подвергся коренной реконструкции. Стальные магистрали были оснащены первоклассной техникой отечественного производства, построены многие тысячи новых железнодорожных линий.

Железнодорожный транспорт с честью справился с теми задачами, которые возникли перед ним в период индустриализации и социалистического преобразования сельского хозяйства, в период осуществления грандиозной программы построения в СССР социализма.

Но этим далеко еще не исчерпывается огромное государственное значение железнодорожного транспорта. «Транспорт, — учит товарищ Сталин, — имеет серьезнейшее значение и для обороны страны». Руководствуясь этим сталинским указанием, партия обеспечила не только общий под'ем железнодорожного транспорта, но и подготовку его к удовлетворению нужд укрепления обороноспособности страны.

Великая Отечественная война воочию показала, что советский железнодорожный транспорт может успешно работать в условиях как мирного, так и военного времени. Наши железные дороги блестяще справились с огромными мобилизационными перевозками, с задачей перемещения индустрии и миллионов людей из западных в восточные районы страны. В труднейших условиях военного времени железнодорожники, проявляя подлинный трудовой героизм, поддерживали непрерывную связь между фронтом и тылом, вместе со всем советским народом ковали победу над хищным и коварным врагом, посягнувшим на свободу, честь и независимость нашей Родины.

Самоотверженный труд железнодорожников был высоко оценен товарищем Сталиным. «Советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны» — эти сталинские слова как нельзя лучше характеризуют заслуги советских железнодорожников в достижении всемирно-исторической победы, одержанной нашим народом в Великой Отечественной войне над гитлеровскими захватчиками.

Успешное завершение войны выдвинуло перед советским народом исключительно ответственные задачи восстановления и развития народного хозяйства страны. И в этом деле наш железнодорожный транспорт оказался на высоте положения. На ходу ликвидируя последствия вражеского нашествия на транспорте, железнодорожники обеспечивают удовлетворение непрерывно растущих потребностей страны в перевозках народнохозяйственных грузов, одновременно наращивая новые технические мощности для дальнейшего развития своего хозяйства. Уже в 1948 году железные дороги превзошли довоенный уровень перевозок, а в настоящее время погрузка значительно выше уровня, запланированного на последний год пятилетки.

В достижении успехов железнодорожного транспорта решающая роль принадлежит его замечательным кадрам. 15 лет назад в своей исторической речи товарищ Сталин, останавливаясь на значении кадров, сказал:

«Есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

Эти слова — выражение отеческой, сталинской заботы о кадрах железнодорожного транспорта, которой партия и правительство окружают железнодорожников. Под руководством партии на транспорте выросли замечательные кадры, в совершенстве владеющие доверенной им сложной техникой, кадры мастеров своего дела, истинных патриотов Родины.

Они высоко несут знамя социалистического соревнования, ведут активную борьбу за экономию средств, материалов, за внедрение новой техники, новых высокопроизводительных методов труда, чтобы неуклонно увеличивать провозную способность транспорта, досрочно выполнять и перевыполнять планы грузоперевозок.

С каждым годом требования к железнодорожному транспорту все более и более возрастают. Чтобы справиться с этими требованиями, учит товарищ Сталин, транспорт должен действовать четко, точно, как хороший часовой механизм. «Чтобы реализовать решающую и всеоб'емлющую роль железнодорожного транспорта, — говорил товарищ Сталин 30 июля 1935 года, — требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте».

В решении этой задачи — ключ к дальнейшему еще более быстрому развитию железнодорожного транспорта, к превращению его в передовую отрасль нашего народного хозяйства.

Празднование Сталинского Дня железнодорожника проходит в нынешнем году в условиях небывалого политического и производственного под'ема трудящихся городов и деревень нашей необ'ятной Родины. Советские люди, не жалея сил и труда, работают над укреплением могущества своего государства — оплота мира во всем мире. Вместе со всем народом в борьбе за досрочное выполнение послевоенного пятилетнего плана активно участвуют работники железнодорожного транспорта и бок-о-бок с ними работники речного транспорта. Совместная, дружная работа железнодорожников и речников — одно из важнейших условий для обеспечения четкой, бесперебойной работы транспортного конвейера нашей страны.

В своей практической работе транспортники руководствуются мудрыми указаниями великого Сталина, высказанными им 15 лет тому назад на приеме железнодорожников в Кремле. Эти указания с исчерпывающей полнотой и глубиной определяют природу советского транспорта, как железнодорожного, так и речного, роль и задачи транспорта в борьбе за построение здания прекрасного будущего — коммунизма. Выполняя указания своего великого друга, вождя и учителя, советские транспортники добьются новых успехов в разрешении тех задач, которые ставят перед ними партия и правительство.

На повышенных скоростях

Поставив свои подписи под Стокгольмским Воззванием, команды десятков судов Волготанкера стали на стахановскую вахту мира и самоотверженно трудятся на благо Родины. Доблестью в труде славится коллектив танкера «Албанец» (капитан тов. Загвозкин). На мачте судна реет стахановский вымпел — свидетельство большой победы экипажа в соревновании судовых команд нефтефлота. В июне, как и в предыдущие месяцы, танкер работал на повышенных скоростях, досрочно доставляя горючее для сельского хозяйства. Июльский план команда завершила ко дню Военно-Морского Флота, а навигационный обязывается закончить к 20 августа.

Команда танкера «Албанец», борясь за экономию, бережно расходует топливо и смазку. Четыре дня в месяц теплоход работает на сэкономленном топливе.

Нефтевоз «Полтава» (капитан тов. Здоркин) также работает на повышенных скоростях. Техническую скорость пароход перевыполняет на 10 — 15 километров в сутки. Месячное задание нефтевоз закончил 20 июля.

Из рейса в рейс отличных результатов добивается коллектив парохода «Народоволец». Используя всю мощность судовых механизмов, широко применяя стахановские методы судовождения, команда нефтевоза в трудных условиях работы на реках Белой и Уфимке совершает скоростные рейсы и доставляет грузы в пункты назначения досрочно.

Неся стахановскую вахту мира, коллектив «Народовольца» досрочно выполнил июльский план перевозок.

В дни стахановской вахты мира высокой производительности добились также экипажи нефтевозов «Кировоград», «Красное Сормово», «Аткарск», «Валерий Чкалов» и др.

АСТРАХАНЬ (наш корр.).

Об итогах выполнения Государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1950 год за II квартал

Сообщение Центрального Статистического Управления при Совете Министров СССР

Развитие промышленности, сельского хозяйства и транспорта, капитальное строительство, развертывание товарооборота и повышение материального и культурного уровня жизни народа во II квартале 1950 года характеризуются следующими данными:

I. Выполнение плана производства в промышленности

План производства во II квартале 1950 года **по валовой продукции** промышленности выполнен министерствами следующим образом:

	Процент выполнения квартального плана за II квартал 1950 года
Министерство металлургической промышленности	104
Министерство угольной промышленности	101
Министерство нефтяной промышленности	104
Министерство электростанций	104
Министерство химической промышленности	106
Министерство электропромышленности	106
Министерство промышленности средств связи	102
Министерство тяжелого машиностроения	102
Министерство автомобильной и тракторной промышленности	103
Министерство станкостроения	101
Министерство машиностроения и приборостроения	101
Министерство строительного и дорожного машиностроения	103
Министерство транспортного машиностроения	103
Министерство сельскохозяйственного машиностроения	100
Министерство промышленности строительных материалов СССР	108
Министерство лесной и бумажной промышленности СССР	100
Министерство легкой промышленности СССР	107
Министерство рыбной промышленности СССР	93
Министерство мясной и молочной промышленности СССР	103
Министерство пищевой промышленности СССР	104
Министерства местной промышленности и Министерства местной топливной промышленности союзных республик	107
Промышленные предприятия Министерства путей сообщения	101
Промышленные предприятия Министерства здравоохранения СССР	105
Промышленные предприятия Министерства кинематографии СССР	108
Промысловая кооперация	101

План II квартала 1950 года по валовой продукции промышленности СССР в целом выполнен на 103 процента.

План промышленного производства за 1 полугодие 1950 года также перевыполнен.

Во II квартале произведено сверх плана значительное количество стали, цветных металлов, угля, нефти, бензина, керосина, дизельного топлива, электроэнергии, мелких гидротурбин, электромоторов, трансформаторов, ртутных выпрямителей, шарикоподшипников, товарных вагонов, грузовых и легковых автомобилей, мотоциклов, автопогрузчиков, экскаваторов, лесопосадочных машин, зерновых комбайнов, минеральных удобрений, каустической соды, каучука, красителей и других химикатов, цемента, асбеста, оконного стекла, мягкой кровли, шифера, радиоприемников, швейных машин, часов, фотоаппаратов, хлопчатобумажных, льняных, шерстяных и шелковых тканей, штапельного волокна и искусственного шелка, обуви, мяса, колбасных изделий, хлебобулочных изделий, кондитерских изделий, мыла, спирта, виноградного вина, шампанского, пива, папирос и многих других видов промышленной продукции.

При выполнении плана производства валовой продукции и большинства важнейших видов промышленной продукции в натуре некоторые министерства недовыполнили план по отдельным важным видам продукции. Министерством металлургической промышленности не выполнен квартальный план производства отдельных видов проката и металлургического оборудования, Министерством тяжелого машиностроения—паровых тур'бин, Министерством станкостроения — некоторых типов металлорежущих станков, Министерством машиностроения и приборостроения—компрессоров и счетных машин, Министерством сельскохозяйственного машиностроения—некоторых видов сельскохозяйственных машин, Министерством промышленности строительных материалов СССР—стандартных домов, Министерством лесной и бумажной промышленности СССР — бумаги, шпал, стандартных домов и вывозки древесины.

II. Рост производства промышленной продукции

Производство важнейших видов промышленной продукции во II квартале 1950 года изменилось по сравнению со II кварталом 1949 года следующим образом:

	II квартал 1950 года в процентах ко II кварталу 1949 года
Чугун	122
Сталь	119
Прокат	116
Рельсы железнодорожные	109
Трубы железные	112
Медь	114
Цинк	121
Свинец	133
Уголь	112
Нефть	117
Бензин	113
Керосин	116
Дизельное топливо	155
Газ природный	105
Электроэнергия	115
Электровозы магистральные	135
Вагоны товарные магистральные	117
Автомобили грузовые	126
Автомобили легковые	150
Автобусы	132
Шарикоподшипники	133
Металлургическое оборудование	101
Экскаваторы	136
Турбины паровые	169
Автокраны и автопогрузчики	180
Электромоторы до 100 квт	119
Электромоторы свыше 100 квт	119
Станки металлорежущие — Министерство станкостроения	110
Ткацкие станки	121
Счетные машины	108
Тракторы	116
Комбайны зерновые	163
Плуги тракторные	158
Сеялки тракторные	195
Культиваторы тракторные	185
Сода каустическая	114
Сода кальцинированная	119
Минеральные удобрения	118
Красители	100
Каучук синтетический	120
Автопокрышки	127
Вывозка деловой древесины	113
Бумага	120
Цемент	126
Стекло оконное	106
Шифер	127
Мягкая кровля	119
Кирпич	134
Стандартные дома	119
Велосипеды	122
Радиоприемники	128
Швейные машины	119
Часы	133
Фотоаппараты	129
Ткани хлопчатобумажные	102
Ткани льняные	122
Ткани шелковые	120
Обувь кожаная	123
Обувь резиновая	119
Чулочно-носочные изделия	124
Мясо	156
Колбасные изделия	141
Масло животное	105
Масло растительное	105
Кондитерские изделия	122
Консервы	136
Чай	112
Мыло	111
Спирт	104
Папиросы	119
Виноградное вино	168
Шампанское	123
Пиво	130

Валовая продукция всей промышленности СССР во II квартале 1950 года выросла по сравнению со II кварталом 1949 года на 21 процент.

Использование оборудования в промышленности во II квартале 1950 года улучшилось по сравнению со II кварталом 1949 года.

На предприятиях Министерства металлургической промышленности увеличился с'ем стали с одного квадратного метра площади пода мартеновских печей. Значительно увеличилась по сравнению с прошлым годом производительность угольных комбайнов на шахтах Министерства угольной промышленности, хотя плановые нормы на 1950 год еще не достигнуты. На предприятиях Министерства нефтяной промышленности повысилась скорость эксплуатационного бурения нефтескважин. Улучшилось использование оборудования в основных отраслях химической промышленности, в лесопильной и текстильной промышленности.

Однако при этом не достигнут установленный планом коэфициент использования полезного об'ема доменных печей на предприятиях Министерства металлургической промышленности и не выполняются плановые нормы по скорости разведочного бурения нефтескважин на предприятиях Министерства нефтяной промышленности.

Расход сырья, материалов, топлива и электроэнергии на единицу продукции во II квартале 1950 года во многих отраслях промышленности был снижен по сравнению со II кварталом 1949 года.

Установленное на II квартал 1950 года задание по снижению себестоимости промышленной продукции перевыполнено. Себестоимость промышленной продукции во II квартале 1950 года снизилась, в сопоставимых ценах, на 6 процентов.

III. Сельское хозяйство

Колхозы, машинно-тракторные станции и совхозы успешно провели весенний сев, выполнили план сева яровых культур, добились сокращения сроков и повышения качества весенних полевых работ.

Прирост посевных площадей под урожай 1950 года, по предварительным данным, в совхозах, колхозах и единоличных крестьянских хозяйствах в целом составляет по сравнению с 1949 годом около шести миллионов гектаров.

Посевные площади наиболее ценной зерновой культуры — яровой пшеницы — расширены почти на 2 миллиона гектаров. Посевы хлопчатника увеличены на 540 тысяч гектаров и льна-долгунца — на 270 тысяч гектаров; увеличены также посевы сахарной свеклы, льна-кудряша, конопли, сои и других технических культур.

Посев яровой пшеницы и технических культур в основном проведен по зяби и парам преимущественно сортовыми семенами.

В школах механизации и на курсах при машинно-тракторных станциях и совхозах подготовлено и переподготовлено около 70 тысяч комбайнеров и помощников комбайнеров и много других работников по механизации и электрификации сельского хозяйства.

Машинно-тракторные станции, совхозы и колхозы в текущем году приступают к уборке урожая еще более оснащенными техникой, чем в 1949 году. Количество зерновых комбайнов на 1 июля 1950 года увеличилось по сравнению с наличием их на 1 июля 1949 года на 20 процентов, в том числе самоходных комбайнов в 3.3 раза; количество сенокосилок тракторных и самоходных возросло в 2.6 раза. Кроме того, сельское хозяйство получило большое количество конных сенокосилок, жаток и других уборочных машин. Парк грузовых автомобилей в сельском хозяйстве увеличился за тот же период на 22 процента.

Запасы горючего для тракторов, автомобилей и комбайнов в машинно-тракторных станциях и совхозах увеличились на одну треть по сравнению с прошлым годом.

В колхозах и совхозах южных районов страны развернулась уборка урожая зерновых культур.

По данным Главной государственной инспекции по определению урожайности при Совете Министров СССР, на Украине и в Молдавии выращен хороший, а в части районов удовлетворительный урожай зерновых культур. В большинстве районов Северного Кавказа и Крыма, Поволжья и центральной черноземной зоны ожидается удовлетворительный урожай зерновых культур, в части районов — хороший, а в некоторых районах, из-за неблагоприятных погодных условий, несколько ниже прошлого года. Виды на урожай в центральных и западных районах страны хорошие и удовлетворительные. На Урале, в Сибири и в других восточных и северных районах страны, за немногими исключениями, состояние посевов хорошее. Выпавшие в июне почти повсеместно дожди создали благоприятные условия для посевов зерновых культур в центральных, западных, северных и восточных районах страны, а также для посевов сахарной свеклы, картофеля, подсолнечника и других технических культур.

Колхозы, лесхозы и совхозы в степных и лесостепных районах европейской части СССР весной 1950 года посадили и посеяли свыше 700 тысяч гектаров полезащитных лесонасаждений, или в два с половиной раза больше, чем весной 1949 года. Годовой план полезащитных лесопосадок на 1950 год выполнен досрочно.

Выполняя Постановление Совета Министров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) о трехлетнем плане развития общественного колхозного и совхозного продуктивного животноводства на 1949—1951 годы, колхозы и совхозы в первом полугодии 1950 года добились значительного увеличения поголовья скота.

Поголовье общественного скота в колхозах к концу первого полугодия 1950 года увеличилось по сравнению с поголовьем на конец первого полугодия 1949 года: крупного рогатого скота — на 15 процентов, в том числе коров на 19 процентов, поголовье свиней — на 52 процента, овец и коз — на 16 процентов и лошадей — на 18 процентов; поголовье птицы увеличилось почти в два раза.

Поголовье скота в совхозах Министерства совхозов СССР за тот же период увеличилось: крупного рогатого скота — на 16 процентов, в том числе коров на 17 процентов, поголовье свиней — на 45 процентов, овец и коз — на 16 процентов и лошадей — на 22 процента.

В текущем году по решениям общих собраний колхозников для дальнейшего под'ема сельского хозяйства и организационно-хозяйственного укрепления колхозов в ряде областей проводится укрупнение мелких колхозов. Так, в Московской области в начале года было свыше 6000 колхозов, теперь после об'единения их стало около 1700, в Ленинградской области в результате укрупнения вместо 2000 колхозов стало 600.

Укрупнение колхозов создает необходимые условия для использования с высокой производительностью тракторов, комбайнов, сложных молотилок и других сложных сельскохозяйственных машин, дает возможность создавать крупное высокотоварное общественное животноводство, вести своими силами строительство благоустроенных колхозных сел, иметь в колхозах специалистов сельского хозяйства, обеспечивает всестороннее развитие общественного колхозного производства, быстрый рост общественных доходов и повышение материального и культурного уровня жизни колхозников.

IV. Рост грузооборота железнодорожного, речного и морского транспорта

Общий план среднесуточной погрузки на железнодорожном транспорте во II квартале 1950 года выполнен на 104 процента.

Среднесуточная погрузка всех грузов на железных дорогах возросла во II квартале 1950 года по сравнению со II кварталом 1949 года на 13 процентов, в том числе погрузка угля выросла на 10 процентов, нефти и нефтепродуктов — на 22 процента, руды — на 19 процентов, черных металлов — на 15 процентов, муки — на 35 процентов, сахара — на 34 процента, минерально-строительных материалов — на 13 процентов, огнеупоров — на 11 процентов, лесных грузов — на 15 процентов, химических и минеральных удобрений — на 13 процентов.

При улучшении использования подвижного состава по сравнению со II кварталом 1949 года железные дороги во II квартале 1950 года не достигли установленной нормы оборота грузовых вагонов.

Грузооборот речного транспорта во II квартале 1950 года увеличился по сравнению со II кварталом 1949 года на 15 процентов. План на II квартал 1950 года по грузообороту речного транспорта выполнен на 99 процентов.

Грузооборот морского транспорта во II квартале 1950 года увеличился по сравнению со II кварталом 1949 года на 14 процентов. План по грузообороту морского транспорта на II квартал выполнен на 105 процентов.

V. Рост капитальных работ в народном хозяйстве

Об'ем всех капитальных работ в народном хозяйстве во II квартале 1950 года составил 131 процент ко II кварталу 1949 года, в том числе в металлургической промышленности 127 процентов, в угольной промышленности 117 процентов, в нефтяной промышленности 150 процентов, по электростанциям 137 процентов, в машиностроении 124 процента, в промышленности строительных материалов 125 процентов, в легкой и пищевой промышленности 140 процентов, по машинно-тракторным станциям и совхозам 175 процентов, на транспорте 132 процента и в жилищном строительстве 126 процентов.

Министерство строительства предприятий тяжелой индустрии увеличило об'ем строительно-монтажных работ по сравнению со II кварталом 1949 года на 25 процентов, Министерство строительства предприятий машиностроения — на 17 процентов, подрядные организации Министерства угольной промышленности — на 16 процентов, Министерства нефтяной промышленности — на 29 процентов и Министерства электростанций — на 41 процент.

В соответствии с решением Правительства министерствами и ведомствами проводится работа по снижению стоимости строительства за счет ликвидации излишеств в проектах и сметах, а также за счет сокращения сроков строительства, улучшения организации строительных и монтажных работ, значительного повышения механизации всех видов работ, широкого внедрения индустриальных методов строительства, комплектного снабжения строек материалами и экономного расходования их, уменьшения транспортных расходов и сокращения накладных и административно-хозяйственных расходов, при сохранении установленных на 1950 год заданий по вводу в действие производственных мощностей и жилой площади.

В целях снижения стоимости строительства Правительством осуществлено дополнительное снижение с 1 июля 1950 года оптовых цен на материалы и оборудование, а также тарифов на грузовые перевозки.

VI. Развертывание товарооборота

Во II квартале 1950 года, после нового снижения с 1 марта 1950 года государственных розничных цен на товары массового потребления, продолжалось дальнейшее развертывание советской торговли. Розничный товарооборот государственной и коопе-

(Окончание на 2-й стр.).

Об итогах выполнения Государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1950 год за II квартал

Сообщение Центрального Статистического Управления при Совете Министров СССР

(Окончание).

ративной торговли во II квартале 1950 года увеличился по сравнению со II кварталом 1949 года, в сопоставимых ценах, на 30 процентов.

Продажа продовольственных товаров во II квартале 1950 года увеличилась по сравнению со II кварталом 1949 года на 25 процентов. В частности, продажа мясопродуктов увеличилась на 15 процентов, рыбопродуктов — на 28 процентов, животного масла — на 46 процентов, сахара — на 26 процентов, кондитерских изделий — на 24 процента.

Промышленных товаров во II квартале 1950 года было продано больше, чем во II квартале 1949 года на 37 процентов.

При этом продажа хлопчатобумажных тканей увеличилась на 31 процент, шерстяных тканей — на 41 процент, шелковых тканей — на 31 процент, швейных изделий — на 34 процента, кожаной обуви — на 45 процентов, резиновой обуви — на 24 процента, трикотажных изделий — на 37 процентов, чулок и носок — на 45 процентов, мыла хозяйственного — на 54 процента. Продажа радиоприемников во II квартале 1950 года по сравнению со II кварталом 1949 года увеличилась на 32 процента, часов карманных и наручных — на 20 процентов, швейных машин — на 27 процентов.

На колхозном рынке также увеличилась по сравнению с прошлым годом продажа населению сельскохозяйственных продуктов и снизились цены.

VII.

Увеличение численности рабочих и служащих и рост производительности труда

Численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР увеличилась во II квартале 1950 года по сравнению со II кварталом 1949 года на 2,4 миллиона человек. В промышленности, сельском и лесном хозяйстве, в строительстве и на транспорте численность рабочих и служащих увеличилась на 1.900 тысяч человек и в учебных, научно-исследовательских и лечебных учреждениях на 300 тысяч человек.

Окончило школы фабрично-заводского обучения и горнопромышленные школы и направлено во II квартале на работу в промышленность, строительство и на транспорт 189 тысяч молодых квалифицированных рабочих.

Во II квартале 1950 года продолжался дальнейший рост производительности труда в промышленности и строительстве. Большинство отраслей промышленности выполнило установленное государственным плановом задание на II квартал 1950 года по повышению производительности труда. Производительность труда рабочих в промышленности возросла против II квартала 1949 года на 12 процентов, в том числе в машиностроении на 16 процентов, в металлургической промышленности на 9 процентов, в угольной промышленности на 11 процентов. Производительность труда рабочих в строительстве возросла за этот же период на 13 процентов.

VIII.

Культурное строительство и здравоохранение

Во II квартале 1950 года на последних курсах высших учебных заведений, техникумов и других средних специальных учебных заведений готовилось к выпуску, включая обучающихся заочно, около 500 тысяч молодых специалистов.

Семилетние и средние школы, а также школы рабочей и сельской молодежи окончило на 25 процентов больше учащихся, чем в 1949 году.

Тираж книг, изданных в первом полугодии 1950 года, увеличился по сравнению с первым полугодием 1949 года более чем на 15 процентов.

Во II квартале 1950 года продолжалось расширение сети больничных, санитарно-профилактических и курортных учреждений. Лечебные учреждения получили значительное количество новейшей медицинской аппаратуры и оборудования. Возросло производство электроаппаратуры, лабораторного оборудования и высокоэффективных медикаментов. К началу II квартала приходилось на 100 больничных коек почти в полтора раза больше врачей, чем в 1940 году. Таким образом, качество медицинской помощи населению, которая, как известно, предоставляется в СССР бесплатно, значительно повысилось по сравнению с довоенным временем.

Во II квартале текущего года около 10 миллионов человек использовали очередные отпуска, ежегодно предоставляемые всем рабочим и служащим с сохранением заработной платы.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ СТАТИСТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

Стахановская вахта мира

(По радио, телеграфу, телефону)

Речники Советского Союза вместе со всем советским народом с огромным воодушевлением подписываются под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия.

Капитаны судов и грузчики портов и пристаней, матросы и штурманы, путейцы и судоремонтники, бакенщики и механики — все, как один, ставят свои подписи под Воззванием. В ответ на происки атомщиков-агрессоров речники клянутся всему передовому и прогрессивному человечеству, своему родному советскому правительству, большевистской партии, мудрому вождю и учителю Иосифу Виссарионовичу Сталину крепить дело мира во всем мире, трудиться во славу могущества нашей Родины, не зная устали.

Подписывая Воззвание, речники становятся на стахановскую вахту мира и трудовыми победами отвечают на происки поджигателей новой войны.

Астрахань

Из Астрахани наш корреспондент передает по радио письмо механика нефтевоза «Академик Губкин» лауреата Сталинской премии Владимира Федоровича Чеботарева:

«С чувством глубокой благодарности к нашей великой Родине, вместе со всем советским народом, выражаю свою готовность отстаивать дело мира во всем мире. Как гражданин великой Страны Советов, как участник Всесоюзной конференции сторонников мира, горячо поддерживаю Стокгольмское Воззвание. Становясь на стахановскую вахту мира, я обязуюсь заботливо ухаживать и правильно эксплоатировать механизмы судна, провести профилактический ремонт без вывода судна из эксплоатации, обеспечить постановку нефтевоза на зимовку без заводского ремонта».

Семипалатинск

Из Семипалатинска радируют, что речники Верхнего Иртыша, подписывая Стокгольмское Воззвание, стали на стахановскую вахту мира. Экипаж буксирного парохода «Хасан» (капитан тов. Сороко) привел груженую баржу «Колыма» на 10 часов раньше графика, на сутки раньше срока коллектив буксирного парохода «Джамбул Джабаев» доставил из Семипалатинска в Устькаменогорск груженую баржу «Тунгуска».

Архангельск

Наш корреспондент сообщает из Архангельска:

«В Северном бассейне ширится сбор подписей под Стокгольмским Воззванием. На промышленных предприятиях, в портах и на пристанях, на судах речники Севера выражают непреклонную решимость обуздать англо-американских агрессоров».

Третий штурман парохода «Механик Чучуев» тов. Кирсанов сказал:

— К голосу советского народа в борьбе за мир присоединяются все передовые люди земного шара. Мы обуздаем американских фабрикантов смерти. Стахановским трудом ответим на происки поджигателей новой войны.

Киев

Тысячи речников Днепра единодушно подписывают Стокгольмское Воззвание. В ответ на происки поджигателей новой войны речники стали на стахановскую вахту мира, чтобы своим трудом еще больше крепить мощь Советского государства.

— Я участвовал в трех войнах, — говорит стахановец Черкасского завода маляр тов. Воинов, — но я не желаю, чтобы молодое поколение было втянуто в новую войну. Мы, старики, боролись для того, чтобы не было войн. Пусть помнят англо-американские империалисты, что их ждет судьба гитлеровской Германии.

Коллектив завода стал на вахту мира. Стахановцы-токари тт. Жижняк и Тимошенко выполняют сейчас нормы на 200 процентов, стахановцы-медники тт. Крижановский и Жовтак обязались давать продукцию только отличного качества и выполнять нормы на 170—180 проц.

Прораб стройотряда тов. Кармаз на собрании заявил:

— Подписываясь под Воззванием, мы обязуемся повышать производительность труда и сдать в эксплоатацию первую очередь жилого дома по Ярославской улице досрочно — к 3 октября.

Повышенные производственные обязательства взяли плотник комсомолец тов. Родченко, каменщик тов. Инкин и другие.

Краснодар

Голосу речников Севера вторят водники Кубани.

— Заокеанские агрессоры с Уолл-стрита хотят ввергнуть человечество в кровавую бойню, — взволнованно говорит начальник эксплоатационного участка. — Но мы не хотим войны! Нам дорог мир, дорог потому, что мы завоевали его ценою огромных жертв и страданий. И поэтому мы будем бороться за мир всеми силами, будем своим трудом укреплять нашу Родину, чтобы неприступной твердыней была она для врагов мира.

Стахановским трудом отвечают кубанские речники на подписание Стокгольмского Воззвания. Команда теплохода «Комсомолка» (капитан-комсомолец Борис Борискин) доставила в Краснодар тяжеловесный воз в 1300 тонн вместо 900 тонн по норме. В честь вахты мира грузо-пассажирский пароход «Красноармеец» на сэкономленном топливе проработал пять суток.

Куйбышев

Коллектив Алексеевских судоремонтных мастерских при подписании Воззвания обязался досрочно закончить доковый ремонт парохода «А. С. Грибоедов», сдать почти на месяц раньше срока после капитального ремонта дебаркадер № 469 и баржу № 466. Свои обязательства судоремонтники выполняют с честью.

Всесоюзный День железнодорожника

А. КУЗНЕЦОВ,
зам. министра путей сообщения Союза ССР

Через день работники железнодорожного транспорта вместе со всем советским народом будут отмечать Всесоюзный День железнодорожника. Свой традиционный праздник в этом году мы встречаем в обстановке огромного политического и производственного под'ема, успешной борьбы за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки. В достижениях нашей могучей Родины ярко проявляется всепобеждающая сила ленинско-сталинских идей, вдохновляющая и организующая роль нашей великой большевистской партии.

Свой праздник советские железнодорожники отмечают в исторические дни, когда наша страна вместе со всем прогрессивным человечеством ведет борьбу за мир, против поджигателей новой войны — американо-английских империалистов.

30 июля исполняется 15 лет со дня исторического приема железнодорожников в Кремле руководителями партии и правительства во главе с товарищем Сталиным.

В своей речи на приеме работников железнодорожного транспорта товарищ Сталин говорил: «...СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

Советская страна занимает шестую часть мира. Ее территория превышает 22 миллиона квадратных километров. Неисчерпаемы природные богатства советской земли. Они размещены на громадных просторах и не могут быть полностью использованы в интересах народа без четко действующих железных дорог.

Непрерывно развивающиеся промышленность и сельское хозяйство также пред'являют к железнодорожному транспорту все возрастающие требования. Вот почему большевистская партия и советское правительство уделяют такое большое внимание железным дорогам.

Любимый вождь назвал нашу страну великой железнодорожной державой.

Историческая речь товарища Сталина на приеме железнодорожников в Кремле явилась важнейшей программой развития советского железнодорожного транспорта.

За годы первых сталинских пятилеток произведена коренная реконструкция железнодорожного транспорта нашей страны. Большевистская партия и советское правительство не жалеют сил и средств для всемерного развития транспорта. В годы сталинских пятилеток были построены десятки тысяч километров новых линий, а тысячи километров старого пути реконструированы. Транспорт получил свыше тысячи мощных товарных и пассажирских паровозов, а вагонный парк железных дорог пополнился сотнями тысяч новых большегрузных вагонов. За это время были построены также вагоноремонтные пункты, механизированные горки и многое другое, что в корне изменило лицо железнодорожного транспорта.

Но, главное, неузнаваемо изменились сами железнодорожники. Речь товарища Сталина, в которой он отметил великую честь для каждого работать на транспорте, вдохновила всю армию железнодорожников на новые славные дела во имя любимой Родины.

Товарищ Сталин особенно подчеркнул тогда необходимость и важность всех многочисленных звеньев работы транспорта, указал на ценность даже самых маленьких его работников.

«...Транспорт является конвейером, — говорил Иосиф Виссарионович, — где важна работа каждого работника, каждого винтика».

Это вызывает у железнодорожников чувство законной гордости и высоко поднимает значение труда каждого работника на транспорте.

В 1941 году железнодорожный транспорт Советского Союза неизмеримо вырос и окреп. Это позволило железнодорожникам успешно решить сложнейшие задачи, поставленные перед ними в годы войны.

На железнодорожников была возложена чрезвычайно ответственная задача — бесперебойно и во все возрастающих количествах снабжать фронт боеприпасами и различным военным снаряжением, точно в срок доставлять воинские эшелоны нашей доблестной армии.

Вместе с тем транспорт должен был выполнить и другую важнейшую задачу — эвакуировать оборудование многих сотен предприятий, перевезти десятки тысяч людей из прифронтовых районов в восточные районы страны.

Железнодорожникам нередко приходилось водить поезда под артиллерийским обстрелом и вражескими бомбежками. Всегда, в любых условиях работники советского железнодорожного транспорта успешно выполняли боевые задания, точно в срок доставляли фронту нужные грузы.

В решении задач, возложенных на железнодорожников в годы войны, немалую роль сыграла помощь социалистической индустрии, которая полностью снабдила транспорт передовой техникой.

В годы войны, несмотря на огромные трудности, продолжалось строительство новых стальных магистралей, увеличивались перевозки народнохозяйственных грузов. Это еще раз показало огромную жизненную силу нашего советского государства, возросшую мощь социалистического железнодорожного транспорта.

За период Великой Отечественной войны наш транспорт выдержал такую нагрузку, с которой не смогли бы справиться железные дороги ни одной страны.

Наш великий вождь товарищ Сталин так оценил роль советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны:

«И если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом надо признать прежде всего заслугу наших **транспортных рабочих и служащих».**

Гитлеровская армия нанесла немалый урон железнодорожному транспорту Советского Союза. За годы войны было разрушено свыше 50 тысяч километров пути, взорвано около 16 тысяч мостов, уничтожено более 2800 вокзалов и железнодорожных депо, 3 миллиона квадратных метров жилой площади.

Послевоенный пятилетний план предусматривал не только восстановление, но и новый значительный под'ем транспорта, связанный с небывалым ростом всех отраслей народного хозяйства нашей Родины. Было предусмотрено строительство новых железнодорожных линий, создание мощной базы паровозо- и вагоностроения, дальнейшая электрификация железных дорог, значительное повышение уровня механизации транспорта.

Советские железнодорожники с большим воодушевлением взялись за выполнение этих ответственных задач.

За послевоенные годы было восстановлено более тысячи мостов, сотни вокзалов и других зданий. Капитальной реконструкции подверглись крупнейшие железнодорожные узлы и станции.

Советская промышленность бесперебойно снабжала транспорт новыми магистральными паровозами, тепловозами, электровозами, большегрузными вагонами.

Все это позволило непрерывно увеличивать грузооборот железнодорожного транспорта СССР. Уже в 1948 году был достигнут довоенный уровень погрузки на железных дорогах страны, а в 1949 году по важнейшим грузам, в том числе углю, нефти, хлебу, показатели погрузки, запланированные на последний год пятилетки, были превзойдены. Непрерывно росли и пассажирские перевозки. По их размерам железнодорожный транспорт СССР еще в 1940 г. втрое превзошел железные дороги Соединенных Штатов Америки.

В то время, как железнодорожный транспорт Советского Союза с каждым годом, с каждым месяцем все более растет и крепнет, во всех капиталистических странах железнодорожный транспорт находится в состоянии упадка. Так, например, грузооборот транспорта Соединенных Штатов за последние два года снизился на 24 процента. Перевозки пассажиров на американских железных дорогах сократились за послевоенный период более чем вдвое.

Коммунистическая партия и советское правительство проявляют неустанную заботу о материальном благосостоянии железнодорожников. Достаточно сказать, что уже в прошлом году на культурно-бытовые нужды работников транспорта было затрачено в два с лишним раза больше средств, чем в предвоенном 1940 г. А за четыре года послевоенной сталинской пятилетки на культурно-бытовые нужды железнодорожников затрачено свыше 20 миллиардов рублей.

Ярким проявлением заботы партии и правительства о железнодорожниках явилось постановление Совета Министров СССР, устанавливающее надбавки за выслугу лет и повышение норм пенсионного обеспечения для работников ведущих профессий и начальствующего состава железнодорожного транспорта, а также Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями за долголетнюю и безупречную работу на транспорте.

На заботу партии и правительства, на отеческую заботу товарища Сталина железнодорожники ответили новыми трудовыми подвигами. Все шире развертывается социалистическое соревнование, открывающее неисчерпаемые возможности для непрерывного под'ема транспорта. В авангарде соревнования идут паровозные машинисты — передовой отряд армии железнодорожников. Машинисты-стахановцы Глубоков, Шумилов, Блаженов, Каменских, Каптагаев, Кондратьев и Гульшин выступили против устаревших норм использования паровозов и доказали, что пробег машин можно увеличить до 500 км в сутки вместо 200—250 км. Движение машинистов-пятисотников приняло сейчас массовый характер. Оно явилось новым этапом в развитии стахановского движения на транспорте.

Год назад, в Сталинский День железнодорожника, в своем письме великому Сталину работники транспорта дали обязательство обеспечить новый под'ем работы железных дорог. И свое слово они держат с честью. Ускорен оборот вагона, значительно увеличен грузооборот. Сейчас погрузка значительно выше уровня, запланированного на последний год пятилетки. Такого об'ема перевозок, какой осуществляется у нас в настоящее время, еще не знала история отечественного транспорта. По числу тонн груза, приходящихся на километр пути, СССР давно уже обогнал капиталистические страны.

Но это не предел. В мае нынешнего года введен новый график движения, предусматривающий большой об'ем роста и скорости перевозок. Стахановцы транспорта концентрируют свои усилия на большевистском использовании всех заложенных в новом графике резервов.

Социалистическая промышленность доставляет транспорту во все более возрастающих количествах новые мощные паровозы, тепловозы и электровозы, грузовые и пассажирские вагоны, механизмы и рельсы. Растут капиталовложения в железнодорожное строительство. Миллионы рублей затрачиваются на сооружение новых линий, вторых путей, вокзалов, мостов, электрификацию транспорта, реконструкцию узлов. Главные магистрали оборудуются автоблокировкой и другими автоматическими устройствами.

Могучий под'ем народного хозяйства и быстрое развертывание товарооборота ставят перед железнодорожным транспортом новые, еще более ответственные задачи. Третий квартал — решающий в работе транспорта. В этом квартале осуществляются массовые перевозки хлеба нового урожая, угля, нефти, сырья, руды для бесперебойной работы в зимних условиях промышленных предприятий.

Чтобы успешно справиться с перевозками, надо всячески распространять опыт машинистов-пятисотников, всех передовых железнодорожников, настойчиво борющихся за ускорение оборота вагонов. Ускорение оборачиваемости вагонов только на один день позволит увеличить суточную погрузку на железных дорогах СССР на тысячи вагонов, значительно снизить себестоимость перевозок, высвободить за счет ускорения доставки грузов сотни миллионов рублей оборотных средств.

Транспорт по самой природе своей требует исключительной слаженности всех звеньев, четкого их взаимодействия. Железнодорожный конвейер един, и малейший перебой в любом его пункте отзывается на всей его деятельности.

По-большевистски выполнять сталинское указание о слаженности, как основе дисциплины на транспорте, означает прежде всего строго соблюдать график движения поездов. График — железный закон транспорта.

Важную роль в борьбе за ускорение оборота вагонов играет социалистическое соревнование железнодорожников с угольщиками, речниками, нефтяниками, металлургами и работниками других отраслей народного хозяйства. Это традиционное соревнование надо всемерно поддерживать и развивать.

Решая большие и ответственные задачи по перевозкам народнохозяйственных грузов, железнодорожники не могут ни на минуту упускать из виду вопросов себестоимости, хозрасчета, рентабельности предприятий транспорта. Следуя патриотическому почину Корабельниковой и Кузнецова, многие коллективы транспорта добиваются комплексной экономии сырья и материалов. По примеру формовщицы литейно-механического завода им. Л. М. Кагановича тов. Фоминой, ныне лауреата Сталинской премии, железнодорожники различных профессий ведут лицевые счета экономии, намечают и осуществляют бригадные планы сбережения металла, электроэнергии, средств на ремонт станков и агрегатов. Паровозники всячески активизируют борьбу за экономию топлива.

Перед железнодорожниками стоит сейчас много больших и серьезных задач. Мы должны неустанно повышать культуру обслуживания пассажиров. В оставшиеся летние месяцы предстоит завершить огромную программу ремонта пути, ввести в строй много новых об'ектов. Интересы всего народного хозяйства страны требуют от нас ускорения темпов капитальных работ. От этого зависит успешная подготовка железнодорожного транспорта к зиме. А зима всегда была серьезным испытанием для железнодорожников. Встретить ее во всеоружии — одна из самых главных наших задач.

Железные дороги непрерывно оснащаются новейшей техникой. Необходимо правильно ее использовать и с еще большей энергией работать над дальнейшей механизацией трудоемких процессов на транспорте.

У нас есть многочисленные кадры инженеров и научных работников, которые способны двинуть это дело вперед. Более тесная связь науки с производством, под'ем творческой активности ученых и инженерно-технических работников позволят успешно решить задачи дальнейшего оснащения железных дорог совершенной техникой.

Перевозки хлеба — дело большой государственной важности. Железнодорожники направляют все свои усилия, чтобы по-боевому справиться с этими перевозками. Для них подготовлены крытый подвижной состав и необходимое количество щитов. Установлен строгий контроль за бесперебойной подачей вагонов под погрузку хлеба, за своевременным продвижением этих вагонов. Железнодорожники имеют большие возможности для образцовой организации хлебных перевозок и приложат все силы, чтобы перевезти хлеб во-время и без потерь!

За пятнадцать лет, миновавших со дня исторической речи великого Сталина, советские железнодорожники, выполняя сталинские указания, прошли большой и славный путь. Партия и правительство высоко оценили их заслуги перед Родиной. За это время 150 тысяч человек за успешную работу были награждены орденами и медалями Советского Союза. 127 тружеников транспорта удостоены звания Героя Социалистического Труда, 93 человека — лауреатов Сталинской премии.

В канун своего традиционного праздника железнодорожники с гордостью оглядываются на пройденный путь. С твердой уверенностью смотрят они в свое будущее. Сделано немало, но предстоит сделать значительно больше.

Товарищ Сталин, наша большевистская партия учат, что нельзя останавливаться на достигнутом, надо все время итти вперед. А для этого необходимо смелее развивать критику и самокритику, вскрывать имеющиеся недостатки, которых у нас еще немало.

«Без критики, — говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников, — двигаться вперед нельзя. Эта истина — чиста и прозрачна, как чиста и прозрачна ключевая вода». Смело вскрывать недостатки нашей работы, неустанно крепить трудовую и государственную дисциплину, добиваться, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером — наш долг, наша святая обязанность.

Работники железнодорожного транспорта полны решимости с честью выполнить указания своего любимого вождя, добиться более четкой, более слаженной работы всех звеньев железнодорожного транспорта, успешно справиться с возрастающими потребностями социалистического хозяйства.

Всеми своими успехами железнодорожники обязаны великой партии Ленина — Сталина — вдохновителю и организатору наших побед. Выполняя указания великого Сталина, работники советского железнодорожного транспорта добьются новых успехов на пути к коммунизму.

В содружестве с железнодорожниками

30 июля наша страна будет отмечать Всесоюзный День железнодорожного транспорта. Советские речники в своей работе тесно связаны с железнодорожниками. Во многих крупных речных портах соревнование между речниками и железнодорожниками стало традиционным. Оно помогает в работе, дает возможность по-деловому исправлять ошибки. Много ценного, что создано новаторами железнодорожного транспорта, воспринимаем мы, речники, в своей работе, направляя наши общие усилия к достижению новых успехов на благо Родины.

Южный порт Москвы — крупнейший перевалочный пункт столичных пароходств. Отсюда большинство грузов большой скорости переваливается с воды на железную дорогу. Нас обслуживает уже в течение многих лет коллектив железнодорожников станции Угрешская Московско-Окружной железной дороги.

Из Южного порта такие грузы, как зерно, мука, бумага, картон, сельскохозяйственные машины, шины, направляются по железной дороге в города и на промышленные предприятия Московской области, а также в Латвию, Литву, Эстонию, на Украину.

Перевалка грузов с воды на железную дорогу в порту с каждым годом резко увеличивается. Достаточно сказать, что в этом году с речных судов на железную дорогу переваливается втрое больше грузов, чем это было в прошлом году. Естественно, что такое увеличение перегрузки с воды на железную дорогу требует абсолютной четкости во взаимодействии речников с железнодорожниками.

В нынешнем году в Южный порт впервые стали заходить без паузки крупные волжские грузовые теплоходы. В июле в порту создалось трудное положение с обработкой хлебного тоннажа. У нас, как правило, зерно и мука выгружаются по прямому варианту судно—вагон. Поэтому малейшая задержка в подаче железнодорожных вагонов вызывает простои не только судов, но и бригад грузчиков. А концентрированная подача судов с хлебом неизбежно должна была создать в порту пробку. Так и получилось на этот раз.

Железнодорожники станции Угрешская пришли нам на помощь. Была организована специальная хлебная маршрутная линия на коротком плече, своеобразная «вертушка». Это помогло нам значительно ускорить обработку хлебного тоннажа. Такая интенсивная подача вагонов была организована железнодорожниками в течение декады также для вывоза железа и металлических изделий.

Социалистическое соревнование, которое мы из года в год заключаем с коллективом станции Угрешская, приносит большую пользу в общем для всех транспортников государственном деле — своевременной доставке грузов к месту назначения. У нас заключены социалистические договоры не только между портом и станцией, но и между отдельными весовщиками и приемосдатчиками, работниками различных служб. Этот договор регулярно проверяется партийными и профсоюзными организациями порта и станции. Попутно выявляются взаимные неполадки, возникшие в процессе работы. В июле в порту состоялось совещание партийно-хозяйственного актива станции и порта. На нем присутствовали представители Московско-Окского пароходства, порта, станции Угрешская и Московско-Окружной железной дороги. На совещании выступило большое количество речников и железнодорожников. Принятые активом серьезные и важные решения по вопросам перевалки грузов принесут несомненную пользу делу. Это уже второе большое совещание в порту в нынешнем году.

Большие простои в порту вызывало взвешивание тарных грузов в упаковке, котельного и листового железа, труб. По приглашению руководства порта приехали начальник дороги тов. Скворцов и другие работники дороги и станции Угрешская. Вместе с работниками порта они пришли к соглашению такого рода грузы принимать на железную дорогу без взвешивания. Ясно, что это решение помогло значительно ускорить перевалку тарных и металлических грузов на железную дорогу. Часто в порт приезжают руководители станции. Они следят за работой весовщиков, машинистов, сцепщиков, дают им ценные деловые советы.

За все ценное, что внесли в нашу работу железнодорожники соседней станции, за их товарищескую, деловую помощь мы приносим большую благодарность нашим собратьям по профессии. Однако нельзя забывать и о некоторых недостатках, имеющих еще место в нашей общей работе. На них я также хотел бы остановиться.

Прежде всего, до сих пор еще имеет место неравномерная и несвоевременная подача железнодорожных вагонов. Это, несомненно, нарушает ритмичную работу порта. Подавая вагоны, железнодорожники зачастую мало заботятся о том, чтобы они соответствовали роду груза, под который они поставлены. Так, иногда под хлеб подаются вагоны, совершенно не пригодные для хлеба.

Бывает немало и таких случаев, когда у причала стоят суда и есть вагоны для перевалки, а отсутствие весовщиков не дает возможности производить перегрузку. Но надо сказать, что бывает и так, когда из-за нехватки грузчиков в порту простаивают железнодорожные вагоны.

Эти помехи дружными усилиями обоих коллективов должны быть устранены, тогда работа будет проходить без рывков, без авралов, ритмично, по графику.

Я думаю, что этому в значительной мере будет способствовать разрабатывающийся сейчас единый технологический процесс, который приведет в полное соответствие работу всех звеньев порта и станции. По новой технологии детально разрабатываются варианты погрузки, вид механизации, которая будет использоваться на определенных специализированных участках, количество вагонов, необходимое порту в течение суток, и т. д.

Железнодорожная ветка в Южном порту за последнее время стала уже подлинным филиалом станции Угрешская и по об'ему перевалки и по количеству подаваемых за сутки вагонов. Поэтому, я считал бы, что следует создать для порта самостоятельную железнодорожную станцию, с широко разветвленными путями и специальным аппаратом, который будет координировать все действия железнодорожников. Это коренным образом улучшит весь процесс перевалки грузов с речных судов на железную дорогу и значительно увеличит фронт погрузки.

Р. ОБЕРГ,
зам. начальника Московского речного порта.

Соревнование речников Нижнеиртышского и Западносибирского пароходств

Что мы видели на Оби

Второй год соревнуются коллективы двух сибирских пароходств — Западносибирского и Нижнеиртышского. Обязательства этих пароходств предусматривают досрочное выполнение планов перевозок народнохозяйственных грузов, ускорение оборачиваемости флота, экономию государственных средств, снижение себестоимости.

В прошлом году на Нижнем Иртыше побывала бригада представителей Западносибирского пароходства, которая ознакомилась с работой отдельных участков. Ныне нижнеиртышцы прислали в Обский бассейн свою бригаду, чтобы проверить ход межбассейнового социалистического соревнования и выполнение обязательств, принятых речниками Западносибирского пароходства.

Надо сказать, что в деятельности обоих пароходств имеются серьезные недостатки. Нечеткая организация движения и обработки флота, аварийность, слабая трудовая дисциплина — все это привело к тому, что государственный план грузоперевозок за II квартал пароходствами не выполнен. Западносибирское пароходство недовыполнило майский план по тоннам на 41,7 проц., а по тонно-километрам на 36,1 процента. Не выполнен и план июня. Западносибирцы не добились еще рентабельной работы как флота, так и береговых предприятий. Слабо работало бассейновое управление пути. Квартальный план путевых работ выполнен только на 79,2 процента.

Каково положение в Обском бассейне с руслановским движением? По сравнению с прошлым годом число руслановских судов здесь увеличилось. Стахановские обязательства приняли коллективы 121 судна пароходства и 18 судов бассейнового управления пути, но выполнили эти обязательства только 24 экипажа судов, в том числе команды буксировщиков «Гастелло», «Азов», «Орел», барж «Кефаль», № 664 и другие. На путейском флоте лучшими руслановскими судами являются земснаряды «Обский-6», «Советская Россия», паровой катер № 7. Высокопроизводительно работает коллектив парохода «Пожарский» (капитан тов. Куклин). На-днях это судно завершило свое пятилетнее задание.

Однако если бы руслановцы флота получили больше помощи со стороны работников берега, то производственные показатели их были бы гораздо выше. Что же мешало руслановцам? Во-первых, неудовлетворительная организация движения флота, прежде всего пачкообразная подача тоннажа. В Черемошниках ежедневно по графику в самый напряженный месяц должно подаваться 6 лесобарж, фактически прибывало 8—9 барж. Например, 26 июня только за 10 часов подошло 3 парохода с девятью баржами, 5 июля за четыре часа прибыло 8 груженых судов. Это, разумеется, влечет за собой простои флота в ожидании разгрузки и срывает подачу тоннажа под погрузку.

На участке Каргасок—Черемошники графиком движения была предусмотрена маневровая тяга для формирования возов. Фактически работа рейдовой тяги на этом участке сорвана, в результате чего пароход «В. Чкалов» потерял за последнюю неделю июня на формировании воза 5 суток.

В пароходстве не обеспечивается обслуживание флота на ходу: самоходные бункеровочные базы «СТ-5» и «СТ-10» работают от случая к случаю.

В бассейне получает распространение почин новаторов Антафы — почасовой график. По этому методу первыми начали работать танкер «Одесса» и пароход «Щорс». Но для внедрения этого метода здесь еще не создано всех условий. До сих пор не даны на флот точные таблицы потери и приращения скоростей по участкам, нет выверенных тяговых характеристик судов. Это мешает применению в полном об'еме почасового планирования. Так, на танкере «Одесса» почасовой пробег задается из средней скорости, предусмотренной планом-приказом на весь рейс. При этом не учитываются условия плавания. Не планируются стоянки и маневры судна.

Следует отметить, что даже такая «суженная» практика почасового планирования на танкере «Одесса» обеспечивает более ускоренный оборот судна. Команда танкера на-днях заслуженно получила переходящее красное знамя Новосибирского обкома ВКП(б) и облисполкома. Долг работников берега и управления пароходства — помочь экипажу «Одессы» полностью применить часовой график и добиться еще лучших результатов.

Укажем, что как в одном, так и в другом пароходствах методы скоростного вождения караванов внедряются слабо. Этот богатейший резерв в выполнении плана грузоперевозок используется далеко не полно.

По методу Бурлакова в пароходстве работают 75 судов, в бассейновом управлении пути — 17. Но обязательства бурлаковцев находятся под угрозой срыва: не обеспечено достаточное количество запасных сменных деталей и инструмента.

Очень слабо раз'ясняется командам метод тов. Бурлакова. Например, на пароходах «Пожарский» и «Минин» члены коллектива даже не знают сущности этих методов, не знакомы с нормами износа деталей, монтажными и предельными зазорами, принципом контроля правильности валовой линии при помощи точных приборов.

Командам судов не известны карты технического состояния. Работники механико-судовой службы (начальник тов. Ремер) игнорируют приказ начальника Главвостока № 17, который обязывает ввести технически обоснованные методы эксплоатации бурлаковских судов.

Почин коллектива астраханского завода имени Ленина по гарантийному ремонту флота не получил на Оби должного распространения. По обязательству следовало гарантировать работу в течение 2—3 навигаций без заводского ремонта 60 судам. Фактически гарантии даны лишь 13 самоходным и 16 несамоходным судам.

Несколько замечаний в адрес работников портов и пристаней Западносибирского пароходства. Организация труда в Новосибирском порту и на Томской пристани стоит на низком уровне. Бригады грузчиков с навигационными планами не ознакомлены. Соревнование механизаторов и грузчиков организовано формально. Итоги его подводятся нерегулярно. Результаты соревнования в бригадах не обсуждаются.

В практике работы механизаторов этих двух пристаней укоренилась система работы без нарядов, а оплата труда производится по принципу уравниловки.

Портовики и работники пристаней не выполняют своих обязательств по ускорению оборачиваемости флота. В срок и досрочно обработано за май и июнь лишь 65,5 процента флота. Речники пароходства дали слово переработать 15 тысяч тонн грузов сверх плана. Для выполнения этого обязательства еще ничего не сделано.

Новосибирский порт и Томская пристань имеют стахановские планы, но, как они воплощаются в жизнь, коллективам неизвестно.

Часто нарушается на Оби расписание движения пассажирских судов. Отправлена по расписанию в мае только половина пароходов. Из 27 судов прибыло во-время только 14. В июне не выдержали расписания 10 судов. Западносибирцы до сих пор не выполнили своих обязательств по сооружению 10 благоустроенных павильонов и дебаркадеров на пристанях. Обслуживание пассажиров на тех судах, где побывала бригада, оставляет желать много лучшего.

Мы побывали на грузо-пассажирских пароходах «Минин», «Пожарский», «Матросов», «Калинин» и др. Техническая учеба членов команды здесь не организована. Однако тревоги за плохое состояние этого важного дела в отделе кадров пароходства нет.

Команды флота активно включились в борьбу за осуществление навигационных планов, заключены договоры на соревнование между отдельными судами. Насколько же действенно и гласно это соревнование, как руководят им? Возьмем для примера Новосибирский линейный комитет путейцев. Здесь ходом межбассейнового соревнования не интересуются. Обязательства не доведены до путейцев, а самый документ оказался зарытым где-то на шкафу в груде пыльных бумаг.

Отсутствует оперативность в организации соревнования и в бассейновом комитете профсоюза. Его работники не организуют проверки обязательств между соревнующимися судами. Итоги работы флота подводятся с опозданием. Гласность соревнования не налажена. С 1948 года в Книгу почета бассейна не занесено ни одного речника. Бассейновая Доска почета в газете «Большевистская вахта» появляется редко.

Знакомясь с работой речников Западной Сибири, мы встретили также немало полезного и хорошего. Бригада, вернувшись домой, расскажет речникам Нижнего Иртыша о славных делах таких коллективов, как команды танкера «Одесса», буксировщиков «Щорс», «Щетинкин», «Азов», «Орел» и ряда других. Равняясь на них, плавсостав сможет намного улучшить свою работу. А это необходимо сделать как труженикам Оби, так и нижнеиртышцам, для того, чтобы полностью воплотить в жизнь все записанное в межбассейновых социалистических обязательствах. Кузнецы Омского судоремонтного завода перенесут прекрасный опыт новосибирских цепеваров в свои цехи. Позаимствуем мы также опыт новосибирских портовиков по строительству подкрановых понтонов.

Задача речников двух соревнующихся пароходств состоит сейчас в том, чтобы сделать соревнование еще более действенным, целеустремленным и на основе внедрения передовых методов труда, заимствованных друг у друга, добиться досрочного завершения пятилетнего плана грузоперевозок.

Бригада речников Нижнеиртышского пароходства: Е. КУПИЦКАЯ — зам. начальника политотдела; А. РУДЕНКО — представитель баскомреча; Н. ЛЕТУНОВ — кузнец Омского судоремонтного завода имени Сталина; А. МОТОРИНА — редактор бассейновой газеты «Советский Иртыш»; Н. ДЕМЕНЕВ — первый штурман, секретарь парторганизации теплохода «А. Микоян»; В. СКОРНЯКОВ—зам. начальника механико-судовой службы пароходства; А. ИВАНОВ — ст. диспетчер управления пароходства; Г. ПЕТРОВ — командир-наставник управления речных путей Иртышского бассейна; П. ШКЛЯЕВ — механизатор Кировского участка Омского порта.

Северный порт столицы. Для автомобильных заводов Москвы теплоход доставил груз из Ярославля.

Фото С. РОССИНА.

Когда же суда будут работать с полной нагрузкой?

Коллектив комсомольско-молодежного буксирного теплохода «Смоленск» Волготанкера, стремясь работать изо дня в день все лучше и производительней, систематически берет на себя повышенные обязательства по досрочной доставке грузов, по экономии топлива и смазки. И говоря по правде, с момента выхода нашего судна в плавание, т. е. с 11 апреля, еще не было случая, чтобы команда не выполнила заданий по скорости или хоть раз перерасходовала топливо. И тем не менее, в июне плана мы не выполнили, и такая же угроза нависла над нами в июле.

Спрашивается, как это получается, что судно заданную скорость выполняет и перевыполняет, груз доставляет досрочно, но плана не выполняет? А причина вот в чем: в апреле и мае мы план свой выполнили на 110 проц., хотя за этот период имели 15 суток непроизводительного простоя. Каждому понятно, что не будь такого простоя, мы сделали бы еще немало тысяч условных тонно-километров сверх плана.

Та же история повторилась в июне: судно непроизводительно простояло 7 суток, а кроме того каждый рейс совершало с баржами, имевшими большой недогруз. Это и привело к невыполнению июньского плана. В июле «Смоленск» простоял на моточистке в Астрахани не более не менее, как 10,5 суток! Однако коллектив судна, обсудив свои возможности, пришел к заключению, что все же сумеет за оставшийся период выполнить месячный план и даже наверстает то, что было недовыполнено, пусть хоть не по его вине, в июне. О своем решении команда поставила в известность начальника пароходства тов. Кучкина, попросив обеспечить «Смоленск» возом не менее чем в 10 тысяч тонн. Такой воз нам дали, но только на часть рейса, большую же часть его мы прошли, ведя одну баржу с 6190 тоннами груза. Стало быть, как и в июне, мы идем с большим недогрузом и снова реализуем месячный план только на 80 проц.

Об этом мы своевременно поставили в известность начальника пароходства, начальника политотдела тов. Конакова, председателя баскомреча тов. Севринова и старшего диспетчера пароходства тов. Осипова. Однако никто не ответил на наше письмо.

ЗАБАВИН,
радист теплохода «Смоленск».

Радиофикация барж

Караваны барж нередко целыми неделями находятся в пути, а речники, обслуживающие их, подолгу не имеют связи с берегом.

В пароходстве канала Москва—Волга полностью закончена радиофикация несамоходного флота. На баржах установлено несколько сотен радиоприемников, в том числе и ламповые приемники «Родина». Многие детекторные приемники «Комсомолец» по инициативе работников центрального узла связи пароходства дооборудуются сейчас простейшими ламповыми усилителями. Оригинальная конструкция усилителей разработана радиотехниками тт. Широковым и Путинцевым.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

ГАЗЕТА И ПОРТ

Ленинградский речной порт — один из крупнейших в системе речного транспорта. Здесь не раз зарождались новые, передовые приемы обработки флота. Во всех бассейнах хорошо известен знатный ленинградский крановщик Николай Пименов, уже в годы Отечественной войны начавший применять скоростные методы разгрузки судов. В 1949 году коллектив Ленинградского порта в числе первых подхватил почин горьковских портовиков, разработавших стахановский план. Ленинградские портовики вызвали в начале прошлого года горьковчан на соревнование и в этом соревновании добились серьезных успехов. Передовые люди Ленинградского порта показали образцовую стахановскую работу, значительно превысив заданные нормативы и измерители по скоростной обработке флота. Летом 1949 года коллегия Министерства речного флота специально обсуждала доклад о соревновании двух портов и развитии скоростных методов погрузки и разгрузки, применяемых в Ленинградском порту механизаторами Пименовым и Оберенко и в Горьковском порту Сычевым и Сухаревым.

Готовясь к навигации 1950 года, портовики Ленинграда решили вновь составить стахановский план, сыгравший столь большую роль в улучшении организации производства и повышении производительности труда в прошлом году. 7 апреля, в канун навигации, бассейновая газета «Северо-Западный водник» подробно изложила новый стахановский план на своих страницах. Этот план предусматривает не только перевыполнение количественных показателей, но и образцовое использование механизации, обработку судов только в срок и досрочно, дополнительное привлечение к перевозкам 100.000 тонн грузов, установление гарантийного срока хранения, обработки и отправления грузов и т. п.

Задача состояла в том, чтобы обеспечить претворение в жизнь намеченного плана. В этом почетная роль принадлежала и бассейновой газете, тем более, что Ленинградский речной порт — единственный порт в Северо-Западном пароходстве, и к нему, естественно, следовало приковать особое внимание.

Прежде всего о самом порте. Забыв о большевистском правиле — никогда не успокаиваться на достигнутом, неустанно двигаться вперед, — руководители порта (начальник тов. Войк, секретарь партийной организации тов. Абанин, председатель местного комитета тов. Тихомиров) понадеялись на самотек и в момент составления стахановского плана не приняли реальных мер к тому, чтобы все технические и прочие материальные средства были введены в эксплоатацию с первого же дня навигации, чтобы они работали безотказно. В результате уже при приходе в порт первых судов выявился ряд серьезных неполадок в расстановке механизации и организации труда.

Началась навигация — начались простои. Начались и жалобы капитанов грузовых теплоходов, буксирных судов, самих механизаторов и грузчиков порта. Навигация развертывалась, а простои не прекращались. Все это не могло не привести к печальному итогу: систематическому невыполнению плана обработки флота.

Главной причиной хронических простоев судов в Ленинградском речном порту явились бесплановость и неорганизованность в работе, неудовлетворительное использование рабочей силы. Не удивительно, что многие бригады не выполняют производственных заданий. Только в первые два месяца навигации в порту было 370 случаев простоев флота под обработкой сверх нормы. В порту плохо поставлено обслуживание грузовых теплоходов. Вместо 70 часов по норме грузовые теплоходы находились на причалах под обработкой по 120 — 150 часов. 14 дней простоял в порту теплоход «Механик Петров», 5 дней — теплоход «Диспетчер Шаров» и т. д.

Заглянем теперь в комплект бассейновой газеты. Что она видела в порту, как она выполняла свою роль коллективного организатора, агитатора и пропагандиста?

Прежде всего не трудно заметить, что работники бассейновой газеты «Северо-Западный водник», видимо, не частые гости в порту. В этом убеждает хотя бы то обстоятельство, что после опубликования стахановского плана на навигацию 1950 года (№ 42 от 7 апреля) газета на протяжении двух недель самой горячей поры подготовки к навигации не напечатала ни одной заметки, ни одного сообщения о том, что делается в порту, как претворяется в жизнь стахановский план.

И... вдруг в № 49 читатель узнает, что порт начал навигацию плохо. Из опубликованной заметки о совещании в порту видно, что руководители порта своевременно не позаботились приобрести лопаты, оборудовать электрическим освещением все причалы и плавучие краны, организовать хорошую связь с разбросанными причалами и т. п.

Через несколько дней (№ 51) газета печатает письмо капитанов двух теплоходов, в котором они жалуются на неудовлетворительную обработку теплоходов в порту. Однако затем наступает снова затишье, продолжающееся до 12 мая. Зато с 12 мая газета на протяжении трех номеров (56, 57, 58) вынуждена «кричать». Под заголовком «Быстрее ликвидировать отставание Ленречпорта» печатаются зазвальные редакционные заметки. Однако речники бассейна ничего не узнали о том, какое действие возымели эти выступления газеты.

Редакция газеты, видимо, решила, что этими зазвальными выступлениями она сделала самое главное и поэтому снова замолчала, чтобы лишь в № 62 опять заговорить о порте, а потом снова «потерять» порт, как это получилось в газете в июле.

Так выглядит кривая освещения работы крупнейшего порта Северо-Западного пароходства на страницах бассейновой газеты.

Такое скачкообразное освещение работы порта, в котором с первых же дней обнаружились серьезные провалы, следует об'яснить прежде всего недооценкой роли порта в выполнении навигационного плана пароходства. Это в свою очередь лишало редакцию газеты возможности глубоко ставить наболевшие вопросы деятельности порта, привлекая к этому инженеров, техников, механизаторов, грузчиков и других работников порта. Большинство материалов о порте, напечатанных в газете, принадлежит сотрудникам самой редакции. Только единственный раз (в № 68 от 9 июня) редакция предоставила слово механизаторам и бригадирам грузчиков.

На протяжении трех с лишним месяцев навигации «Северо-Западный водник» ни разу не рассказал о том, как поставлена в порту партийно-политическая работа, как удовлетворяются культурно-бытовые запросы портовиков, какое внимание уделяется молодежи.

В середине июня в порту происходило партийное собрание, обсудившее доклад начальника порта. Собрание подвергло резкой критике работу хозяйственных и партийных руководителей. Редакция дала по этому поводу лишь информационную заметку, в которой писала:

«Задачи, стоящие перед портовиками, чрезвычайно ответственны. Они четко сформулированы в принятых общим собранием решениях. Прямой долг партийной организации — по-большевистски взяться за их выполнение. Надо решительно покончить с канцелярскими методами руководства, правильно организовать труд людей, укрепить дисциплину. Портовики могут и должны преодолеть отставание».

Однако за месяц с лишним, прошедший с тех пор, газета не удосужилась показать, какие же выводы сделало хозяйственное и партийное руководство порта после этого собрания, какое влияние оказали решения этого собрания на устранение серьезных недостатков в работе порта.

Отсутствие продуманного плана по освещению работы порта, последовательности и настойчивости в доведении до конца поднятых вопросов, отсутствие инициативы — вот что было характерно для работы редакции бассейновой газеты.

Стахановский план, разработанный коллективом Ленинградского порта, не стал действенным документом, мобилизующим портовиков на досрочное выполнение навигационного плана. И в этом, как мы видим, повинна и бассейновая газета, которая, отдав дань опубликованию стахановского плана, больше, по сути дела, к нему не вернулась. Даже слова «стахановский план порта» упоминались весьма робко и редко, не говоря уже о том, что работе порта, выполнению им стахановского плана газета не сочла даже нужным посвятить передовую статью.

В канун навигации начальник Северо-Западного пароходства тов. Малов выступил в бассейновой газете со статьей «Неотложные задачи ленинградских речников». В этой статье он писал:

«Успешное выполнение плана перевозок в значительной степени зависит от подготовки порта, пристаней, погрузо-разгрузочных механизмов... Нельзя допустить, чтобы из-за неполадок в порту или на пристанях задерживалась переработка судов».

Но из всего сказанного нами выше видно, что начальник пароходства тов. Малов «допустил» неполадки в порту и флот непроизводительно простаивал, принося огромные убытки государству. Допустил это и политотдел Северо-Западного пароходства во главе с его начальником тов. Витруком. К сожалению, бассейновая газета ни разу не осмелилась покритиковать хозяйственных и партийных руководителей бассейна, несущих прямую ответственность за провал в работе одного из крупнейших портов министерства.

Пересмотреть условия социалистического соревнования связистов

Лет десять тому назад перед речниками-связистами была поставлена задача: обеспечить своими средствами нужды речного флота в передаче телеграмм — в ту пору основном виде связи наркомата с пароходствами. Соответственно в социалистическом соревновании было поставлено одним из основных условий выполнение плана обмена телеграммами.

С тех пор положение резко изменилось. Введены в строй новые мощные средства связи на речном транспорте. Переговоры по телефону стали в значительной степени заменять телеграфную переписку. Новое техническое оснащение телеграфа значительно опередило имеющуюся нагрузку.

За это время во многом изменились и методы работы аппарата министерства и пароходств, что также сказалось на сокращении телеграфной переписки. Телеграфный обмен стал снижаться. Между тем, телеграфный обмен попрежнему остается основным показателем, по которому оценивается работа речников-связистов. Оценка работы отдельных коллективов связистов при подведении итогов социалистического соревнования оказывается заниженной только потому, что в пароходстве или министерстве сократилась переписка благодаря наведению порядка в аппарате.

Отдельные связисты вынуждены итти на привлечение дополнительной нагрузки — принимают корреспонденцию, которая должна бы быть послана по почте, передают громадные статьи из газет, вместо транзитных связей добиваются организации переприемных пунктов, снижая качество корреспонденции и замедляя доставку. Такие «мероприятия» совсем не способствуют улучшению работы и часто идут вразрез с приказами министра.

Давно назрела настоятельная необходимость пересмотреть условия социалистического соревнования для узлов связи. Пункт, обусловливающий выполнение плана телеграфного обмена, нужно заменить требованием «не иметь искажений и замедленных телеграмм».

Нужно также ввести условие: обеспечить выполнение плана радиофикации флота и хорошую работу радиоприемников на судах.

И. ПОСПЕЛОВ,
начальник узла связи Волготанкера.

Механизаторы

В кабинете начальника Херсонского речного порта главный инженер Дунаев с увлечением рассказывал о механизаторах.

— Пожалуй, лучше всего беседу на эту тему продолжить в самом порту у начальника отдела механизации Эндеки, — закончил он.

Мне давно уже не терпелось поскорей уйти в порт, но, признаться, перспектива путешествия из кабинета одного начальника в кабинет другого не привлекала. Я в этом откровенно признался главному инженеру. Он улыбнулся, и в его глазах сверкнули лукавые искорки:

— Ручаюсь, в кабинете Эндеки вы долго не засидитесь.

Уже на территории порта, за длинными каменными коробками складских помещений, переступив порог отдела механизации, я разгадал причину лукавой улыбки Дунаева.

Слово «кабинет» никак не подходило к комнатенке, где за двумя столами, тесно прилепившимися друг к другу, работали начальник отдела механизации порта Семен Евгеньевич Эндека и инженер Вера Пантелеевна Воронина.

То и дело распахивалась тонкая дощатая дверь, пропуская сменного механика, либо электротехника или крановщика. Рядом с «кабинетом» начальства, за стеной, слышны были ровный шелестящий звук обтачиваемой на токарном станке детали, дробные удары молотка по металлу.

На столе начальника отдела механизации лежит справочник с длинным названием: «Единые нормы времени на ремонт погрузочно-разгрузочных механизмов портов и пристаней речного флота». Год издания книги — 1948-й.

— Безнадежно устарел, — говорит об этом настольном руководстве механизаторов тов. Эндека. Он имеет все основания для этих слов.

На три операции по ремонту дизеля полагается 65 с половиной часов. А бригада механика тов. Ващенко, работающая на кране «ПК-20», выполнила эту работу за 40 часов. Из месяца в месяц выполняют нормы выработки по ремонту: слесарь тов. Сталник — на 279 проц., крановщик Юлий Высоцкий — на 146 проц., Ващенко — на 213 проц. и т. д.

* *

Стрела крана наискосок нацелилась в голубое безоблачное небо. В самую горячую пору разгрузки кран вышел из строя.

— Опять ваш «ЭПК-27» забарахлил? — язвительно допытывался боцман буксира у крановщика Высоцкого.

— Обжимать болты надо, — стараясь не глядеть в лицо боцмана, констатировал Высоцкий и с досадой подумал: «Опять на ремонт уйдет бездна дорогого времени».

О том, что кран «ЭПК-27» имеет ряд конструктивных недостатков, знали еще тогда, когда он начал работать в порту. Команда крана больше занята была ремонтом крана, чем погрузкой. Только обожмут болты, глядишь, втулка износилась, а там и разбирать механизмы требуется. Кому, как не механикам, знать, что такое разборка? Работа трудоемкая.

Однажды после работы один из членов команды заявил тов. Эндеке:

— Снимайте меня с «ЭПК-27», Сергей Евгеньевич! Не могу я работать на этом чортовом кране, груз болтается в воздухе так, что в глазах рябит...

— А над причиной «болтанки» задумывался? — спокойно спросил Эндека у крановщика.

— Думаю, причина в скорости вылета стрелы. Больно велика она, чтоб работать на полную мощность, того и гляди оборвется груз...

— Не знаю, как груз, а вот опасность обрыва противовесов действительно имеется.

Это Эндека проговорил задумчиво, не столько для крановщика, сколько для самого себя. Что же предпринять? Опять писать докладные записки, терпеливо обжимать болты, менять втулки? Но разве это выход?

В тот же день он вместе с секретарем партийной организации порта тов. Коробкой здесь же, на месте, возле крана, провел производственное совещание с командой. Пришли и свободные от работы механики с других кранов.

— Вот что, ребята, — сказал в конце совещания Коробка, — жалуйся — не жалуйся, нового крана нам не дадут. Значит нужно приложить все силы, устранить дефекты самим. А то разговоров много, а толку чуть — ни одного рационализаторского предложения по устранению дефектов. А разве мы не знаем их на-зубок, вот хотя бы ты, Высоцкий, или ты, Литвинов?..

Вскоре с успехом было проведено в жизнь первое рационализаторское предложение: опасность обрыва противовесов была полностью ликвидирована тем, что их жестко соединили между собой.

Излишней скоростью при изменении вылета стрелы занялся электротехник Александр Николаевич Высоцкий; вместе с сыном Юлием, крановщиком, он работал на «ЭПК-27». Необходимо было заменить мотор. Нужного тихоходного мотора на месте не оказалось. Но это не смутило механизаторов, неутомимые поиски продолжались. И вот, наконец, подходящий мотор был обнаружен в Днепропетровске. С триумфом херсонские следопыты привезли его к себе в порт, переделали фундамент, и с тех пор никому из крановщиков больше в голову не приходило жаловаться на свой кран: работает он безукоризненно. За короткий срок команда крана добилась высокой производительности: крановщики Ю. Высоцкий и А. Багли переработали тысячи тонн груза без участия грузчиков.

Так была ликвидирована «проблема» крана «ЭПК-27». А таких «проблем» в Херсонском порту набралось немало: о них в свое время много говорилось на производственных совещаниях, писалось в месячных отчетах, в докладных записках на имя Днепровского пароходства и Министерства речного флота.

«Узким» местом была одно время бункеровка флота. И опять инициативу в ликвидации этой «проблемы» проявили механизаторы. Своими усилиями они сконструировали бункер емкостью 40 тонн, а под ним поставили катковый транспортер.

Теперь суда тратят на бункеровку не более 45 минут, а раньше они простаивали часами.

— Мы уже и позабыли о том, что у нас были заминки с бункеровкой, — сказали мне в управлении порта.

* *

Много заботы здесь проявляют о малой механизации.

— Вот поглядите на эту тачку-медведку, — говорит Эндека. — Вся она, от ручки до последней заклепки, сделана руками наших механизаторов. Благодарят нас за нее грузчики. До этой тачки при погрузке хлопка грузчики пользовались неуклюжими тележками. Они то и дело опрокидывались. Тогда Вера Пантелеевна Воронина предложила свою конструкцию тачки-медведки. Теперь грузят на нее сразу пять-шесть мешков, выполняя дневную норму на 250—300 проц. На этих тачках нет никакой фабричной марки, но спросите у любого нашего водника, и он вам скажет, что она изготовлена слесарем Сталником. Он у нас один из самых больших энтузиастов «мелкой механизации».

При отделе механизации собрался крепкий коллектив механиков, токарей, слесарей, кузнецов. Каждая новая творческая мысль тотчас же подхватывалась коллективом, претворялась в жизнь здесь же, в стенах механической мастерской. Правда, оборудование механической мастерской оставляет желать лучшего. Главный инженер Днепровского пароходства тов. Ефименко обещал пополнить мастерскую сверлильным станком. Но великодушный порыв тов. Ефименко так и остался порывом: станок до сих пор не прислан.

Впереди у херсонских речников-механизаторов еще много работы, интересны их дальнейшие творческие планы. Необходимо изготовить самоопрокидывающиеся ковши. Это освободит одного человека, которого можно будет перевести на другую, более сложную работу. Необходимо серьезно заняться, вернее, уже занялись, усовершенствованием выгрузки зерна из тентовых барж. Подача зерна из барж будет производиться цепочкой транспортеров. Эти транспортеры уже изготовляются.

Херсонский порт — устьевой, он имеет немаловажное значение в нашем водном хозяйстве. В связи со значительным увеличением плана переработки грузов, благоустройства и ввода в эксплоатацию в течение 1950 — 1951 гг. дополнительной причальной линии, требуется установка не менее двух электрических грейферных портальных кранов. С нетерпением ждут механизаторы порта прироста своего «хозяйства».

...Из окна отдела механизации, одноэтажного деревянного домика, кажущегося малюткой в сравнении с портовыми складами, виден берег Днепра с баржами, буксирами. Плывет по воздуху ковш, направляемый стрелой крана. Работы хоть отбавляй: идут, идут, идут драгоценные грузы, добро нашей любимой Родины, и из них драгоценнейший — зерно нового урожая...

Л. ЕЛИСЕЕВ.

ХЕРСОН.

Бюрократически составленное расписание

Расписания местных пассажирских линий и скорой линии Москва—Астрахань составлены формально. В расписании скорой линии Москва—Астрахань указано, что пароход должен пройти 8 километров от Щербакова до шлюза за 10 минут, иначе говоря — со скоростью 48 километров в час. Это не сможет сделать ни один пароход. Одновременно пароходу, идущему из Молотова на это же расстояние, дается 45 минут. Где же логика?

Еще хуже с расписанием шлюзования судов местных линий. Согласно расписанию шлюзование парохода «Пятилетка» должно начаться за 10 минут до окончания шлюзования идущего вниз парохода «Юпитер». Как же это сделать? При движении вверх пароход «Маршал Жуков» должен шлюзоваться значительно раньше, чем выйдут из шлюза пароходы «Лермонтов» и «Пятилетка». Получается, что пароходы «Лермонтов» и «Пятилетка» должны ожидать пароход «Маршал Жуков» 15 минут или «Маршал Жуков» должен стоять без движения 55 минут.

Нельзя пройти мимо того факта, что ходовое время менее мощному пароходу «Лермонтов» дается от Щербакова до шлюза на 15 минут меньше, чем более сильному пароходу «Маршал Жуков».

Вполне возможно совместить шлюзование вниз таких небольших судов, как «Юпитер» и «Пятилетка», вверх — «Маршал Жуков» и «Лермонтов». Это даст возможность избежать простоя одного из них и сэкономить воду.

Как видно, к составлению расписания на этом участке отнеслись бюрократически.

П. ДРОБИНСКИЙ,
вахтенный начальник шлюза.

Из редакционной почты

Тов. Марков в своем письме в редакцию рассказывает об успехах, достигнутых небольшим коллективом пристани Весьегонск во втором квартале. На основе развернутого социалистического соревнования пристань перевыполнила план перевозок по тоннам и тонно-километрам. Благодаря постоянному контролю приемосдатчика тов. Швейкина за состоянием сплотки на плотбищах клиентуры совершенно ликвидирована аварийность на переводках плотов. Все плоты, направленные из Весьегонска через Рыбинское водохранилище, проследовали безаварийно.

* * *

Тов. Сиднев предлагает организовать в Барышско-Слободском затоне Сурского технического участка пути собственное лесопиление. Производящаяся ныне распиловка леса на Алатырском и Сурмайданском лесозаводах, расположенных на значительном расстоянии от затона, экономически невыгодна и не обеспечивает затону нужного качества продукции. Установка пилорамы, а также строгального станка, дисковой и фрезерной пил в затоне должна, по мнению автора, дать хороший производственный и экономический эффект. Источники энергии для работы этого оборудования в месте имеются. Редакция направила предложение тов. Сиднева в Главное управление водных путей.

* * *

Тов. Воробьев прислал в редакцию жалобу на невнимание начальника Астраханского порта тов. Напалкова к грузо-пассажирским судам, работающим на линии Ярославль—Астрахань. Несмотря на наличие достаточного количества грузов в порту, тов. Напалков уклоняется от загрузки этих судов. Так, пароход «Академик Бах» систематически отправляется недогруженным. В последний рейс он ушел с загрузкой, составляющей 8 проц. его грузоподъемности. В результате эти суда не выполняют план. Письмо тов. Воробьева направлено в Главцентрофлот для принятия мер.

* * *

Тов. Слепенков сообщает, что суда линии Москва—Молотов далеко не всегда обеспечиваются в Камском Устье диспетчерными лоцманами. Между тем, линия эта, имеющая многообразный режим на различных своих участках: канал имени Москвы, Щербаковское море, участок Щербаков — Горький, затем Горький—Камустье и, наконец, река Кама до Молотова, должна, в соответствии с приказом министра, обслуживаться диспетчерскими лоцманами. Одновременно автор ставит вопрос о необходимости организации на зимний период курсов для судоводителей по изучению плеса Москва—Молотов.

Тот же автор критикует организацию движения на отрезке Волги от Казани до Камского Устья. В связи с наличием нескольких трудных перекатов с узким судовым ходом здесь требуется особая четкость руководства движением. Однако суда здесь проходят пачками, с частым нарушением графика. Обычно буксирные пароходы днем направляются в Камское Устье и в вечернюю пору одно за другим выходят на плес. Встречи судов, как правило, происходят ночью, а диспетчерская Казанского района управления не информирует судоводителей о предстоящих встречах и тем самым не дает им возможности заранее обеспечить удобное прохождение перекатов.

Редакция направила письма тов. Слепенкова в Главцентрофлот и в управление Волжского грузового пароходства для принятия мер.

* * *

Капитан комсомольско-молодежного парохода «Молот» **тов. Желнин** пишет, что его судно, проработавшее с отличными показателями навигацию 1949 года, завоевавшее вымпел и почетную грамоту ЦК ВЛКСМ, ныне не выполняет плана, так как диспетчерская дает ему вместо запланированных большегрузных плотов значительно меньшие. К настояниям капитана и команды об увеличении нагрузки диспетчерская служба Камского пароходства остается глуха.

Тов. Злыгостев сообщает о многочасовых простоях ряда судов в Молотовском порту, о больших скоплениях флота и простоях его в ожидании назначения в других пунктах Камского пароходства.

Письма тт. Желнина и Злыгостева направлены редакцией в Главцентрофлот и начальнику Камского пароходства для принятия мер к упорядочению диспетчерской работы.

* * *

Тов. Митрофанов описывает плачевное состояние пристани Переволоки Волжского грузового пароходства, оставленной на навигацию 1950 года без дебаркадера. Старая баржа, заменявшая дебаркадер, недавно затонула, а теперь пристань, обслуживающая несколько районов Татарской АССР, не может обеспечить нормальных условий для грузовых операций и для посадки и высадки пассажиров.

Письмо тов. Митрофанова направлено в Главцентрофлот.

Суда не обеспечены инструкциями

Для сохранения судовых котлов от преждевременного износа, удлинения срока их службы, а самое главное, во избежание несчастных случаев при обслуживании требуется, чтобы машинная команда постоянно инструктировалась, чтобы на каждом судне были Правила технической эксплуатации котлов и машины. Крайне нуждаются в этих правилах линейные механики, работники механико-судовой службы. Но, к сожалению, во всем Верхнеднепровском пароходстве имеется всего лишь несколько экземпляров Правил технической эксплуатации котлов.

По этому вопросу мы не раз обращались в пароходство и дважды в текущем году в Главюгофлот и отдел сбыта Речиздата. Работники Речиздата на нашу просьбу ответили формальным ответом: «Приказа № 96 от 2/IV—46 г. в наличии нет. Инструкция по уходу за паровыми котлами и машинами не издавалась».

Не могут остаться безучастными и работники Речного Регистра СССР, на которых возложен надзор за выполнением судовыми командами этих правил.

Г. КОЖЕДУБ.

ГОМЕЛЬ.

По следам наших выступлений

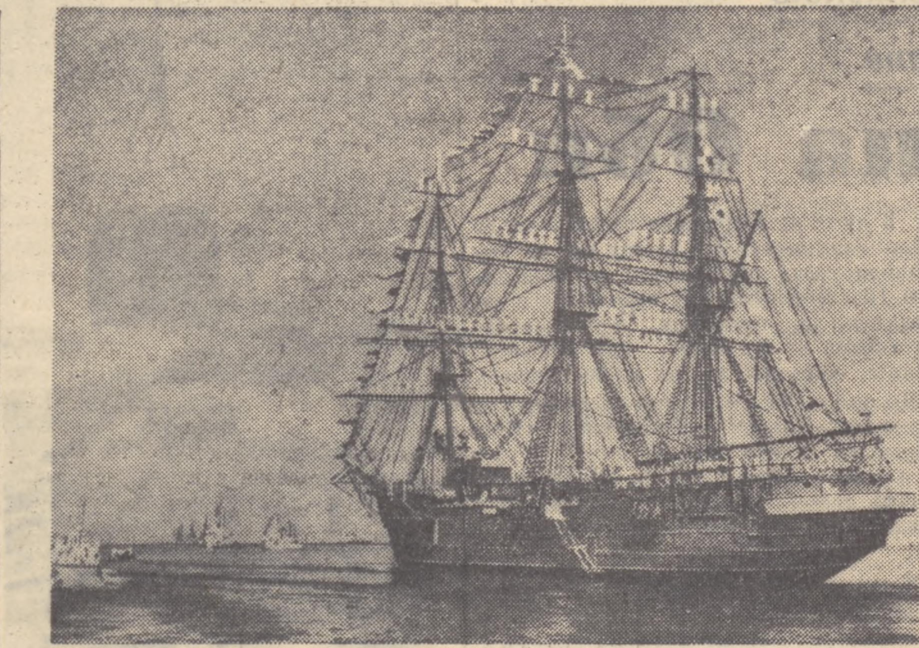
„КУЛЬТУРНО ОБСЛУЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ“

В обзоре писем, напечатанном под таким заголовком в № 56 «Речного транспорта» от 14 июля с. г., приводилось письмо тов. Журавко об отсутствии помещения для ожидающих пассажиров на пристани Выдумка (р. Припять). По сообщению, полученному редакцией из Верхнеднепровского пароходства, описание пристани в газете вполне соответствует действительности. В целях создания необходимых удобств для пассажиров пароходство наметило построить на пристани в текущую навигацию разборный павильон.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

В редакцию поступило письмо, в котором сообщалось о неправильной практике оказания Вятским бассейновым комитетом речников материальной помощи членам профсоюза.

Произведенная Центральным комитетом профсоюза рабочих речного транспорта проверка подтвердила изложенные в письме факты. Центральный комитет указал председателю баскомитета тов. Кыширских на его неправильные действия и предложил ввести в этой области строгий порядок: проводить обследование бытовых условий членов союза, ходатайствующих об оказании материальной помощи, учитывать решения, вынесенные первичной профсоюзной организацией. Подобное же указание дано всем бассейновым комитетам.



На праздновании Дня Военно-Морского Флота СССР в Севастополе 23 июля 1950 года. На снимке: учебный парусник на параде.

Фото Л. ЯБЛОНСКОГО (Фотохроника ТАСС).

В Министерстве речного флота

В № 59 газеты «Речной транспорт» уже сообщалось о том, что учащиеся Рижского речного училища совершили 1600-километровый поход на шлюпке из Риги в Москву.

В день Военно-Морского Флота шлюпка Рижского речного училища финишировала на Москве-реке у гранитных трибун Центрального парка культуры и отдыха им. Горького.

За отличное проведение шлюпочного перехода министр речного флота об'явил благодарность команде Рижского речного училища. Восемь членов команды — тт. Оглоблин, Емчук, Гайжевский, Декальский, Емельяненко, Башеев, Кушев, Луес — и командир похода тов. Швец награждены почетной грамотой министерства и ценными подарками.

***

Отмечая инициативу коллектива Новосибирского порта Западносибирского пароходства по изготовлению крановых понтонов, министр речного флота наградил группу особо отличившихся работников порта.

Значком «Отличник социалистического соревнования МРФ» с выдачей денежной премии награждены: электрик порта И. Н. Калягин, крановщик П. Ф. Тупотилов, начальник порта А. И. Ботоногов, прораб стройгруппы Ф. Г. Вшивков и др.

Почетной грамотой министерства с выдачей денежной премии награждены: бригадир механизаторов В. П. Луговой, механизатор В. В. Буркова, крановщик Н. Д. Шайдуров и др.

Пловучий лагерь ярославских пионеров

Около шести тысяч километров от Ярославля до Астрахани и обратно проехали по Волге ярославские пионеры и школьники на пароходе «Валериан Куйбышев». Пловучий пионерский лагерь останавливался во всех крупных приволжских городах.

Ребята побывали в городских музеях, в домике Каширина, осмотрели исторические места сталинградских боев. В Жигулях пионеры долго любовались портретом И. В. Сталина, нарисованным на большой каменной горе.

На пароходе, под наблюдением врача, выполнялся режим пионерского лагеря. Дети познакомились с жизнью и работой команды парохода, судовыми механизмами и их управлением.

Свыше трехсот детей рабочих, служащих и инженерно-технических работников ярославских предприятий отдохнули и поправили свое здоровье на пловучем пионерском лагере «Валериан Куйбышев». Многие из них прибавили в весе до двух килограммов.

Г. СОЛОВЬЕВ.

Назначения и перемещения

Гуревич П. М. приказом министра назначен директором Невского судоремонтного завода.

Главным инженером завода назначен Студенов И. М. с освобождением его от должности директора этого же завода.

Приказом министра начальником Главной судоходной инспекции Министерства речного флота назначен М. А. Сутырин с освобождением его от должности управляющего Речиздатом.

Исполняющим обязанности управляющего Речиздатом назначен Комогорцев П. Я.

Коротко

✪ Областные соревнования по морскому и речному моделизму были организованы комитетом общества Досфлот в Куйбышеве. На соревнования были представлены 53 модели морских и речных судов. Большой успех имели модели, выполненные мастером моделизма, речником тов. Азановым. Высокую оценку получила выполненная им модель речного буксирного парохода «Ваня-коммунист».

✪ В пионерский лагерь речников Волготанкера на берегу реки Кизань прибыл кинооператор Саратовской кинофабрики и произвел с'емки эпизодов из жизни лагеря. Кинокадры будут включены в очередной номер журнала «Нижнее Поволжье».

✪ 900 речников среднего и нижнего плеса Аму-Дарьи обслужила бригада агиткатера «Культбаза». Работники «Культбазы» побывали на 15 самоходных и 9 несамоходных судах. Для речников берега и флота были прочитаны лекции на различные темы и проведено 10 киносеансов.

✪ В Благовещенске-на-Амуре на пароходах «Сергей Лазо» и «Академик Крылов» побывали шефы — сотрудники областной библиотеки и члены художественной самодеятельности благовещенского Дома пионеров и школьников. Работники библиотеки передали для парохода «Сергей Лазо» живые цветы и прочитали лекцию «Ленин и Сталин в художественной литературе». После лекции силами сотрудников библиотеки и пионеров был дан концерт для речников.

✪ В Киеве закончились соревнования на кубок УССР по водному поло. Команда общества «Водник» выиграла встречу со счетом 8 : 4 у сборной команды Днепропетровска.

✪ Цикл концертов на пароходе «Григорий Пирогов» Московско-Окского пароходства организуют в эту навигацию шефы судна — народный артист СССР Александр Пирогов и солист Большого театра Алексей Пирогов. В первом концерте на борту парохода, состоявшемся недавно, приняли участие виолончелист Московской филармонии Валентин Берлинский, чтец Юрий Сабинин, певица театра им. Станиславского Эльза Браслис, пианист Ананий Андрусенко и др.

✪ 450 тысяч рублей ассигновано в этом году на организацию лечения и отдыха речников Нижнего Иртыша. На курортах, в санаториях и домах отдыха побывает в этом летнем сезоне свыше 200 работников плавсостава и берега. 33 передовых стахановца промышленных предприятий и флота бассейна уже побывали в этом году в Сочи, Ессентуках и Кисловодске.

✪ В Киренске в клубе им. Чкалова для речников и городского населения были даны три больших цирковых представления.

События в Корее

На всех фронтах, как сообщает Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики, части Народной армии продолжают наступление на юг.

Части Народной армии освободили на западном побережье ряд уездных и волостных центров и деревень. 23 июля войска Народной армии освободили город Кванчжу (Косю) — административный центр провинции Южная Чолла. В боях за освобождение города Кванчжу части Народной армии уничтожили более тысячи лисынмановских солдат и полицейских. Взято в плен более 300 человек и захвачены трофеи.

Части Народной армии, наступающие от Тэчжона (Тайдена), 23 июля освободили города Окчхонь (Йокусен) и Ионгон (Эйдо). Захвачены большие трофеи, в том числе: автомашин — 479, танков — 9, бронемашин — 27, орудий 37-миллиметровых — 3, 60-миллиметровых — 8, 60-миллиметровых минометов — 65, 75-миллиметровых — 4, 155-миллиметровых — 5, горных пушек — 12, орудий других типов — 4, гаубиц — 5, автоматических пушек — 25, тяжелых орудий — 3, зенитных орудий — 7, зенитных пулеметов — 50, тяжелых пулеметов — 52, легких пулеметов — 35, винтовок — 527 и пр.

Части Народной армии, наступающие из района Кванчжу (Косю), сломив сопротивление противника, полностью освободили последний важнейший город и порт на западном побережье — Мокпхо (Мошпо).

Другие части Народной армии 24 июля освободили Намвонь (Нанген) и продолжают наступление на юг.

В боях за освобождение порта Мокпхо и города Намвонь частями Народной армии взяты пленные.

23 июля зенитная артиллерия Народной армии сбила в районе Хэчжу (Кайсю) один американский бомбардировщик «B-29» и 24 июля — один бомбардировщик «B-29», налетевший на район Пхеньяна.

В числе американских пленных, взятых южнее Тэчжона (Тайден), — командир американского 34-го пехотного полка.

Части Народной армии в ходе наступления в направлении на Поынь (Хоон) освободили много уездных, волостных центров и деревень и 23 июля полностью освободили город Поынь (Хоон).

В боях за освобождение Поыня частями Народной армии захвачены пленные и трофеи.

Части Народной армии, наступающие в направлении Йончжу (Эйсю), сломив сопротивление американских войск, 24 июля освободили Йончжу. Захвачены трофеи.

В сводке Главного командования Народной армии, переданной вечером 26 июля, говорится, что части Народной армии, продолжая наступление, освободили ряд уездных и волостных центров, а также деревень.

Поддерживая наступление частей Народной армии, партизаны активизировали свои действия. Партизанские отряды, действующие на территории провинции Северный Кенсан, разрушают в тылу врага железнодорожные мосты и дороги и наносят серьезные удары по противнику.

Корреспондент агентства Рейтер, находящийся при полевом штабе Макартура в Корее, сообщает, что северокорейские войска, совершающие фланговый обход через юго-западные равнины Кореи, 25 июля создали серьезную угрозу для главного района американской обороны. Северокорейские войска в последовательном порядке заняли крупные города — Намвонь (Нанген), Мокпхо (Мошпо), Хэнам (Кайнан).

Представитель американского командования признал потерю Хэнама.

Американские корреспонденты все чаще отмечают широкие масштабы партизанского движения на юге Кореи.

По сообщению вашингтонского корреспондента агентства Юнайтед Пресс, представитель военных кругов заявил на пресс-конференции, что партизанские отряды действуют на большей части территории Южной Кореи. Район действия партизан простирается от Пусана (Фузана) на север до фронта, а также охватывает Кочхан (Ыйсон), район к югу от Хэчжу (Кайсю) и на запад и юго-восток от Тэгу (Тайку).

Токийский корреспондент «Нью-Йорк таймс» отмечает, что отступающие американские части бросают большое количество вооружения и военных материалов. «Американцы, — пишет корреспондент, — говорят о том, что их обстреливают из их же собственных орудий, которые были захвачены северокорейцами несколько часов тому назад».

Зверства американцев в Корее

Американские войска совершают зверства, сжигая корейские деревни в тщетной попытке приостановить наступление Народной армии. Несколько дней назад газеты сообщали, что командующий сухопутными американскими войсками в Корее генерал Уокер хвастал, что он изобрел новый «секретный» метод борьбы с корейскими партизанами. Из сообщений печати явствует, что этот «секретный» метод заключается в подражании тактике гитлеровцев, которые обстреливали, сжигали и уничтожали беззащитные деревни и убивали гражданское население.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, находящийся в Корее, сообщая 25 июля о приказе, предусматривающем эвакуацию всего гражданского населения из зоны боев юго-восточнее Тэчжона (Тайден), указывает, что отныне может быть расстрелян всякий, кто появится в гражданском платье. Однако корреспондент признает, что еще до того, как был издан этот чудовищный приказ, американские солдаты часто стреляли в людей в гражданском платье.

«Многие деревни, где предполагалось присутствие войск противника и артиллерии, — пишет корреспондент, — были сожжены. Сколько людей погибло в своих домах с соломенными крышами, неизвестно».

Народ Франции требует запретить атомную бомбу

Демократическая печать Франции публикует данные, свидетельствующие об успешном ходе в стране кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием.

Так, по департаменту Гар в кантоне Алес под Воззванием подписалось 95 проц. жителей, по департаменту Эн — в Норуа-сюр-Урк — 99 проц. По департаменту Нор в Авелен свои подписи о запрещении атомного оружия поставило 90 проц. жителей, по департаменту Сомма — в Дарньи — 86 проц., в Ремэниль и в Метиньи—100 проц.

Успех кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием вызывает ярость реакционных кругов. «Юманите» сообщает, что мэр города Шампиньи-на-Марне (департамент Сена) коммунист Девиллетт отстранен от исполнения своих обязанностей сроком на 1 месяц. Репрессии в отношении Девиллетта предприняты за то, что он заявил протест против полицейской расправы с бастовавшими рабочими строительного предприятия «Фрэссекс» и против уничтожения полицейскими плакатов, призывающих население подписывать Стокгольмское Воззвание.

В знак протеста против преследования Девиллетта трудящиеся предприятия «Фрэссекс» об'явили получасовую забастовку, а трудящиеся крупнейших предприятий города направили делегации к префекту департамента с требованием восстановить Девиллетта на посту мэра.

Свыше 600 тысяч подписей

Постоянный комитет организации «Сторонники мира в Финляндии» сообщает, что на 25 июля в Финляндии под Стокгольмским Воззванием было собрано 602.723 подписи. Большое количество подписей было собрано уже после того, как американские империалисты совершили нападение на Корейскую народно-демократическую республику.

Мих. Вершинин, Мих. Капица

На китайской земле

В последнем номере газеты «За прочный мир, за народную демократию!» опубликован доклад секретаря ЦК коммунистической партии Китая тов. Лю Шао-ци «Об аграрной реформе в Китае», сделанный им на второй сессии Национального комитета Народного политического консультативного совета Китая 14 июня 1950 года. В своем докладе тов. Лю Шао-ци говорит об аграрной реформе, как о «самой основной исторической задаче китайской революции». Великой победе китайского народа над своими угнетателями и земельной реформе посвящены лучшие произведения Дин Лин, Чжао Шу-ли, Чжоу Ли-бо, Шу Вэя и других прогрессивных китайских писателей.

Пьеса советских драматургов М. Вершинина и М. Капицы «На китайской земле», в которой использованы отдельные мотивы произведений упомянутых китайских авторов, повествует о строительстве Нового Китая и могучей советско-китайской дружбе — самой прочной гарантии мира во всем мире, о коварных замыслах американских империалистов, направленных против свободолюбивых народов Юго-Восточной Азии. Подлинные герои пьесы «На китайской земле» — простые люди Китая, возглавляемые своим передовым отрядом — Китайской коммунистической партией.

Пьеса «На китайской земле» готовится к постановке в Москве, на сцене Государственного ордена Ленина академического Малого театра, а также в ряде других театров страны. Сегодня мы публикуем последний акт этой пьесы.

ЧЕТВЕРТЫЙ АКТ

Центральная площадь в деревне. Крестьяне толпятся около трибуны и возле школьного здания. Проходит У с гонгом. В толпе Чжан Пинь, Чен, Ю Мань, Чжоу Лин и другие.

У (пересекает площадь, хрипло тянет). Бом-бом-бом! Живым схватили бога зла! Большая радость, точно в Новый год! Спешите на собрание, вынесем приговор! Выпрямимся, воспрянем к новой жизни!.. (Усиливается движение народа на площади. Он бьет в гонг и поет).

«Все на собрание идите,
Дети, женщины — стар и мал!
Каждому пахарю поле дадите,
День нашей мести настал!».

(Уходит к воротам).

Старуха. Начальник ополчения долго не мог найти злодея! И в конце концов вытащил его из-под сена в стойле! В хлеву!

Бао Тан. Что вы говорите!

Жена Ю Маня. Неправда. Вовсе не так! Цао преспокойно лежал на кане, а когда вошел ополченец, злодей только вымолвил: «О, ты здесь! Я давно уже поджидаю тебя!..».

Гу Цюань. Чепуха! Я сам видел, как это было!

Бао Тан. Ну!!!

Гу Цюань. Ополченцы и не прикоснулись к нему! Сам Чен связал кровопийцу. А кровопийца, уходя, надел новые фабричные носки и черный шерстяной халат...

Бао Тан. Это для чего?

Гу Цюань. Чтобы явиться к праотцам в приличном виде. И не простудиться в дороге!

Голоса. Пора открывать собрание!

Чжао Ли (вскакивает на сцену в распахнутой куртке). Верно, пора! Потому и открываем... (Гул на площади стихает). Товарищи! Прошло уже более десяти дней, как мы стали проводить земельную реформу в нашей деревне. Нам нужно сбросить гнет феодалов и помещиков. Решительно и навсегда! Самый коварный злодей-помещик Цао, прозванный народом «хитрее Чжуге», арестован вчера ночью! Сегодня мы полностью рассчитаемся с мерзавцем! Теперь приступим к выборам президиума. Сегодня крестьяне сами ведут собрание. И сами выбирают председателя.

Голоса. — Верно!
— Чжан Пиня!
— Чжао Ли!
— Чена!
— Старого Бао!
— Которого Бао?
— Предлагаешь, а имени не говоришь...
— Дядю Бао Тана!
— Это дело...
— Чжоу Лин!

Чен. Кто хочет, чтобы товарищ Бао Тан был нашим председателем, подымите руки!

(Крестьяне поднимают руки).

Голоса. Пропустите к трибуне нашего председателя! (Толпа расступается. К трибуне степенно подходит Бао Тан. Чжао Ли и Чен помогают ему подняться на помост).

Бао Тан. (шагнув вперед). Я старик. Десятки лет работал в садах помещиков. А у самого и деревца не было. Теперь мне шестьдесят один год, я почти уже врос в землю, точно опавший с дерева лист. Даже во сне я не мечтал о таком дне, как сегодня. Я — председатель? Гм, ладно! Я рад. Я председатель бедняков! Сегодня мы поборемся с кровопийцей Цао. Кто обижен, выкладывай свои обиды. Кому он враг, пусть тот мстит! Кому должен, пусть вернет деньги. А если у кого отнял жизнь, пусть заплатит своею. Я — бедняк, и у меня нет других желаний. Я, председатель, сказал все. Теперь ваш черед...

(Шум на площади).

Бао Тан. (ополченцам). От имени народа приказываю доставить сюда помещика Цао!

Первый ополченец. Слушаюсь, председатель Высокого Собрания. (Уходит с группой ополченцев. На трибуну вскакивает Чжоу Лин).

Чжоу Лин. Матери Китая! Мы сегодня судим злодея Цао! Пусть содрогнутся все злодеи Поднебесной, глядя на нашу непоколебимую силу. Десять тысяч лет в мучениях и рабском труде крепла эта сила! И вот она — раскрепощенная, способная разбудить камни и травы для счастья простого человека, человека-труженика! Пусть содрогнется главный предатель Чан Кай-ши, пусть содрогнутся его хозяева — американские дьяволы, пришедшие на смену японским дьяволам! Не надо нам никаких дьяволов! Не надо нам палачей-предателей! Не надо нам злодея Цао!

Голоса. Судить кровопийцу!
— На помост злодея Цао!

(И вдруг толпа застывает в грозном молчании. Ополченцы ведут помещика. Он в черном шелковом халате на подкладке и в белых штанах).

Г-жа Цао (нарушив тишину). Что он вам сделал плохого? Разве он обижал вас после освобождения?

(Гул возмущения на площади).

Бао Тан (поднимает руку). Кто пред'явит первый счет этому злодею?

(Поднимается лес рук).

Ю Мань (вскакивает на сцену, сильно волнуясь). Я буду говорить.

Бао Тан. Говори, Ю Мань!

Голос из толпы. Смелее, Ю Мань! Ты у нас оратор! Наш новый милиционер.

Ю Мань. Счет у меня длинный. И сегодня я начну с самого начала. Не все знают мою историю. Да и откуда вам знать про все беды, которые я вытерпел за десять лет? Жажда мести душит меня!

Чжао Ли. Говори, говори, Ю Мань!

Ю Мань. Нас у отца было три сына. Мы все — работящие и усердные. Работая не покладая рук, скопили мы за долгие годы около двухсот долларов. Злодей узнал об этом и подбил отца купить мельницу — от мельницы, мол, прибыль большая! Дал он отцу своего друга — помощника. Не прошло и двух месяцев, как помощник исчез! Вместе с помощником исчезли и два больших мула, нагруженные тысячью дзиней пшеницы, и все наши деньги. А злодей, издеваясь, отцу судиться велел. В конце-концов отец заболел от горя и умер! В новый год мы, трое сыновей, поклялись на крови петуха отомстить кровопийце. Но не тут-то было. Донес Цао, схватили японцы старшего брата, и сгинул он, точно камень в море, сгинул на войне. На другой год после прихода японцев взялся злодей за второго брата! Заставил его под угрозой смерти стать старостой. А сам наговаривал без конца на него: он-де не предан императорской японской армии. Японцы не доверяли брату, издевались над ним. Три месяца пробыл мой брат старостой и заболел. А я сбежал в город и тем спасся. Брат, выйди сюда! Пусть народ видит, что они с тобой сделали! (Не в силах более говорить, Ю Мань бьет себя кулаками в грудь).

Сумасшедший. (не понимая, в чем дело, с бессмысленным смехом озирается вокруг). Я брат... Я брат... Ага, я брат!

(Воцарилось молчание. Народ кричит: «Месть!!! Месть!!!». Чен поднимает руку и останавливает шум на площади).

Чен. Отцы! Взгляните на него и на меня! Какая у него тонкая кожа! Какое изнеженное тело! Еще не настали холода, а он уже вырядился в подбитый подкладкой шелковый халат. Взгляните на меня, на себя самих. Разве мы не люди? Разве мы не были равны, когда матери нас родили? Мы собственной кровью вспоили его! А он все жирел да добрел, да угнетал нас десятки лет! Подсчитайте, сколько людей вырезали японцы по его указке! Сколько избили, скольких разорили своими домогательствами, скольким из деревни бежать пришлось!?

(Ропот нарастает, слышны голоса. Народ выкликает имена, подвигаясь к трибуне. Помещик падает на колени, отползает, как бы ища защиты у руководителей).

Цао. Они действительно убиты. Это правильно. Но кем?.. Кого гоминдановские войска убили, кого тайная полиция замучила, кого — японцы!.. А сам-то я ни одного человека и не убил...

Лю. Ты взгляни на список, да на других не ссылайся! Делали все по твоей указке. На кого покажешь, того и убивали... Кто из тех, кого ты оговорил, остался в живых?..

Голоса. Нет таких!..

Лю. А теперь хочешь уйти в сторону...

Цао. Нечего больше об этом говорить! Виноват во всем...

Первый голос. А скольких бедняков он избил! Возьмем только тех, кто здесь находится! Бао Тан!

Бао Тан. Все, кого бил злодей, отойдите в сторону! А кого он не трогал, пусть остаются на своих местах!

(Многие переходят на другую сторону площади. Учитель Лю подсчитывает).

Бао Тан. Сколько избитых злодеем ты насчитал, учитель Лю?

Лю. Шестьдесят восемь человек!

Бао Тан. Если прибавить еще и меня, получится шестьдесят девять... Пусть он сам посмотрит, может мы ошиблись?..

Цао. Что там считать! Я и сам знаю, что получится не мало. Нечего об этом говорить. Виноват во всем.

Г-жа Цао. Милостивые отцы и деды, помилуйте моего старика! (Подходит к мужу). Милостивые отцы и деды!

Цао (крестьянам). Добрые отцы и деды! Я кругом виноват, все признаю — чего было и чего не было! Прошу у вас милости! Милости...

Г-жа Цао (воет). Помилуйте его! Помилуйте!

Ю Мань. Ах ты, проклятый! Что-б я помиловал тебя! Разве в моих обвинениях нет правды? Помнишь, как ты надул моего отца с мельницей? Было это!? Разве я выдумал?

Цао. Было...

Ю Мань Ты отправил моего брата в солдаты, было это?

Цао. Было, было...

Ю Мань. Ты свел с ума моего второго брата! Было это?

Цао. Было, было, было...

Ю Мань. Что ж, возводил я на тебя напраслину?

Цао. Нет, нет, нет!..

(Продолжение следует)

Ответственный редактор
В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 8-75-60; отделы: эксплоатация, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Б01991.

Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 2067.